



В ОДЕСІ ПРОЙШОВ БРИТАНСЬКО-УКРАЇНСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ІНФРАСТРУКТУРНИЙ ФОРУМ

Перший в Україні Британсько-Український морський інфраструктурний форум, організований Посольством Великобританії в Україні за підтримки Міністерства інфраструктури України, пройшов 22-23 березня 2018 року в Одесі.

стор. 2



НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ РЕЙТИНГ УКРАЇНИ - 2017

23 березня 2018 року в Одесі відбулася урочиста церемонія нагородження переможців 11-го Національного морського рейтингу України за підсумками роботи водного транспорту в 2017 році.

стор. 3



ПРМТУ ТА КОМПАНІЯ «ABC MARITIME A.G.» ДОКЛАДАЮТЬ ВСІХ ЗУСИЛЬ ДЛЯ ЗВІЛЬНЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ З НІГЕРІЙСЬКОЇ В'ЯЗНИЦІ

20 березня 2018 року в офісі ПРМТУ відбулася зустріч з родичами моряків – членів екіпажу судна «SAN PADRE PIA», затриманого ще 23 січня 2018 року, за підозрою в незаконній торгівлі паливом в водах Нігерії.

стор. 5

ITF ІНСПЕКТОР В УКРАЇНІ І ПРМТУ ПОВЕРНУЛИ МОРЯКАМ РЕКОРДНІ 1,3 МІЛЬОНА ДОЛАРИВ США

Підводячи підсумки минулого 2017 року, пропонуємо до уваги наших читачів статистику звернень/претензій моряків, які надійшли на адресу ITF інспектора в Україні і Профспілки за минулий рік.

стор. 6-7



ПЕНСІЙНА РЕФОРМА УКРАЇНИ: ВІК ЖИВИ - ВІК НАКОПИЧУЙ

В кінці лютого комітет Верховної ради України з питань соціальної політики, зайнятості та пенсійного забезпечення рекомендував прийняти за основу депутатський законопроект № 6677, що передбачає введення обов'язкової накопичувальної пенсійної системи з 2019 року.

стор. 14



ПРОФСПІЛКА СИЛЬНІША СВОЄЮ ЄДНІСТЮ!

В ОДЕСІ ПРОЙШОВ БРИТАНСЬКО-УКРАЇНСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ІНФРАСТРУКТУРНИЙ ФОРУМ



Перший в Україні Британсько-Український морський інфраструктурний форум, організований Посольством Великобританії в Україні за підтримки Міністерства інфраструктури України, пройшов 22-23 березня 2018 року в Одесі.

Форум об'єднав представників компаній портової інфраструктури, органів державної влади, бізнес-асоціацій, фінансових та консультативних інституцій.

У ньому взяли участь Міністр інфраструктури України Володимир Омелян, керівник Адміністрації морських портів України Райвіс Вецаганс, директор представництва ЄБРР в Україні Шевки Аджунер, посол Великобританії в Україні Джудіт Гоф, глава Одеської облдержадміністрації Максим Степанов, керівники морських портів України, представники морського бізнесу.

Серед питань, розглянутих під час сесій форуму, провідне місце було відведено Стратегії розвитку портової галузі до 2038 року. Морська галузь – одна з найбільш бюджетотворюючих. Однак для її розвитку потрібні колосальні інвестиції. Оскільки держава не може забезпечити розвиток портів, потрібно залучати іноземних інвесторів. Але для цього в Україні необхідно створити певні умови, щоб інвестор був упевнений в захищеності і безпеці своїх інвестицій, бізнесу. У питаннях безпеки бізнесу, створення сприятливих умов для залучення інвестицій нашої країні потрібно переймати європейський досвід.

Заступник посла Великобританії в Україні Хелен Фейзи повідомила, що у Великобританії 90% імпорту і експорту проходить через морські порти. «Наші компанії мають великий досвід в цих питаннях: від дизайну портів до фінансів, правових аспектів і безпеки. Мені приємно бачити таку надзвичайно велику кількість британських компаній тут. Сподіваюся, що це призведе до тісної співпраці з українськими морськими портами», – зазначила Хелен Фейзи.

Міністр інфраструктури Володимир Омелян, виступаючи на Форумі, заявив, що держава повинна відійти від перевалки в портах і віддати державні стивідорні компанії в руки приватних інвесторів. Така мета прописана в Національній транспортній стратегії до 2030 року, яка повинна бути затверджена найближчим часом.

«В Україні 2200 км внутрішніх водних шляхів, 13 морських та 10 річкових портів, 750 сертифікованих зернових складів, а також логістичні центри для полегшення виробництва, складування та транспортування товарів. Наявна потужність дозволяє транспортувати 160 млн. тонн вантажу через морські порти на рік та 1 млрд. тонн вантажів залізницею. На фоні різкого падіння вантажопотоку через українські порти в 2014-2016 роках, 2017 рік – перший рік, коли ми маємо скромне, але зростання», – наголосив очільник Міністерства.

«Що ми зробили останнім часом: прийнято постанову, згідно з якою з 1 серпня 2018 року розпочне функціонування Морська адміністрація України – центральний орган, який буде відповідати за морську галузь. Ми готуємо пілотні

проекти державно-приватного партнерства. Ми починаємо з ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» та ДП «Херсонський морський торговельний порт». Найближчим часом відповідні ТЕО будуть завершені», – повідомив Володимир Омелян, – Радісно, що найбільший світовий оператор контейнерних терміналів Hutchison Ports подав свою заявку на оренду 1-6 причалів морського порту «Чорноморськ», і ми очікуємо, що протягом найближчих місяців буде проведено тендер, і ми зможемо отримати одного з лідерів світової портової індустрії в Україні. До речі, саме Hutchison Ports оперує найбільшим контейнерним терміналом у Великій Британії».

Міністр інфраструктури України також повідомив, що 6 вересня 2017 року Уряд ухвалив рішення, за ініціативи Міністерства інфраструктури, про скорочення з 1 січня 2018 року на 20% всіх портових тарифів і зборів: «Ми знижуємо вартість обробки вантажів в українських портах. Вважаємо, що саме таким шляхом українські порти можуть стати більш конкурентними. Ми працюємо, щоб спростити всі бюрократичні процедури, всі можливі перевірки та обмеження, які не сприяють розвитку бізнесу».

За словами очільника Міністерства, на розгляді Кабінету Міністрів України перебуває Морська доктрина: «Її було розроблено для того, щоб дати чіткий сигнал бізнесу, що буде робитися, і які основні тренди ми закріплюємо для України. Готуємо Стратегію сталого логістики для України на період до 2025 року. Сьогодні ми обговорюватимемо проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, підготовлений Міністерством інфраструктури, ДП «АМПУ», фахівцями портового бізнесу та науковцями, спільно з експертами Світового банку та іншими міжнародними експертами».

«Стратегія передбачає низку заходів в морській сфері: збалансований розвиток та ефективне використання потужностей на інноваційній основі; забезпечення конкурентоздатної логістики та покращення сервісу в морських портах; оптимізація системи управління галузі морських портів», – заявив Володимир Омелян.

За словами Міністра, головними цілями Стратегії є поступовий вихід держави із сегменту стивідорної діяльності: «Ми наполягаємо, що всі порти мають бути або віддані в концесію, або приватизовані. Державі тут робити нічого. Також метою стратегії є залучення приватних інвестицій у морські порти України, розробка генерального плану розвитку морських портів України, який дасть змогу сформувати цілісну картину розвитку галузі морського транспорту».

Міністр інфраструктури України також наголосив на перспективі концесії в сфері інфраструктури. «Концесія в інфраструктурі можлива, необхідна і має хороші перспективи в Україні. Цей формат державно-приватного партнерства виявився успішним у багатьох провідних країнах світу, переконаний, він стане успішним і в Україні», – зазначив очільник Міністерства.

«Саме морська інфраструктура, морські порти є найцікаві-

шим активом для іноземних компаній в Україні. Сподіваюсь, в травні-червні цього року Фонд держмайна проведе тендер на оренду контейнерної частини порту «Чорноморськ». В цьому тендері візьме участь найбільший контейнерний оператор світу – компанія Hutchison Ports. Компанія має в своєму управлінні десятки портів і контейнерних терміналів в усьому світі, її захід в Україну буде знаком якості. Ми закликаємо до участі в цьому тендері також всі інші компанії, які вважають себе лідерами світової індустрії», – додав Міністр інфраструктури України.

У проекті Національної транспортної стратегії до 2030 року також говориться, що Мінінфраструктури буде сприяти збільшенню завантаженості українських портів, модернізації старих і будівництву нових перевантажувальних терміналів. Держава буде сприяти оновленню морського торгового флоту, днопоглиблювального і буксирного флоту, стимулювати конкуренцію на ринку спеціалізованого флоту.

Адміністрація морських портів України (АМПУ) остаточно фіналізує роботу над актуалізацією Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Відбулися підсумкові зустрічі зі стивідорами, вантажовласниками та іншими компаніями, що ведуть свою діяльність в 13-ти морських портах щодо перспективних шляхів розвитку, які повинні бути визначені в Стратегії. На даний час головне завдання АМПУ – затвердити Стратегію протягом двох місяців на засіданні Кабміну. Про це у своїй доповіді розповів керівник АМПУ Райвіс Вецаганс.

«Цілі Стратегії – поліпшення сервісу в морських портах, збалансований розвиток потужностей, збільшення пропускної здатності портової інфраструктури, створення умов для залучення приватних інвестицій. В рамках реалізації Стратегії, в портах до запуску плануються більше 40 інвестиційних проектів, додаткові обсяги перевалки складуть 143 млн.тонн, сума інвестицій – понад 1,3 млрд.дол. І найважливіше, це дозволить створити понад 4 тисячі нових робочих місць в морській галузі», – розповів Райвіс Вецаганс, а також зазначив, що АМПУ продовжує приймати пропозиції щодо розвитку та адаптації Стратегії від партнерів, з метою врахування у фінальному документі найбільш широкого спектру думок.

Великий інтерес викликали у учасників форуму обговорення питань забезпечення безпеки бізнесу в портах, страхування ризиків, розробки і супроводу інфраструктурних проектів, досвід функціонування в вітчизняних портах успішних стивідорних компаній.

Цей масштабний захід міжнародного рівня, на якому експерти галузі обговорили перспективи розвитку морської галузі України, і зокрема, морських портів, а також інвестиційну привабливість країни, став платформою для діалогу про тренди розвитку та можливості в інжинірингу, проектуванні, консалтингу і послугах, а також конкурентних інфраструктурних проектах в морських портах України.

НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ РЕЙТИНГ УКРАЇНИ - 2017

23 березня 2018 року в Одесі відбулася урочиста церемонія нагородження переможців 11-го Національного морського рейтингу України за підсумками роботи водного транспорту в 2017 році.

Церемонія нагородження зібрала, крім учасників, понад 100 перших осіб підприємств галузі, що говорить про престижність Національного морського рейтингу, який є найбільшим в країні майданчиком для спілкування професіоналів водного транспорту України. В заході взяли участь Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв та його Перший заступник Олег Григорюк.

Національний морський рейтинг проводиться журналом «Порти України», інформаційно-аналітичним центром «BlackSeaTrans», підтримується Міністерством інфраструктури України і профільними асоціаціями.

Переможці більшості номінацій визначалися за результатами рейтингів, які склалися на основі показників роботи (перевалені тонни, побудовані термінали, причали, відсотки зростання, перевезені контейнери і т.д.). Нагородили отримали 56 компаній і подій в 24 номінаціях. Назвемо переможців деяких номінацій.

В номінації «**Досягнення року 2017**» 1 місце посідає реалізація проектів масштабного днопоглиблення в порту «Южний», 2 місце – Постанова Кабміну про створення Державної служби морського та річкового транспорту України (Морської адміністрації), 3 місце – прийняття Кабміном рішення про зниження портових зборів на 20%.

Експерти рейтингу відмітили також і самі великі біди минулого року для водного транспорту України. В номінації «**Невдачі року 2017**» на 1 місці – кадрово чехарда і зниження рівня професіоналізму в галузі. На 2 – відродження старих, поява нових корупційних схем та посилення тиску на приватний бізнес. Неefективне управління галуззю та гальмування реформ посідає 3 місце в номінації.

Переможці в номінації «**Людина року 2017**»:

1-е місце. Олексій Вадатурський - Герой України, генеральний директор СП «Нібулон».



Експерти відзначали його «за системний розвиток річкових перевезень і суднобудування в Україні»; за «залучення великих інвестицій в економіку України»; за «відкриття високотехнологічного перевантажувального терміналу», за «невтомність у розвитку інфраструктури своєї компанії»; за «спуск на воду цілого ряду судів буксирного і днопоглиблювального флоту, побудованих на заводі компанії «Нібулон», і запуск річкових терміналів у Біленькому і Голій Пристані»; за «відстоювання інтересів Миколаївського регіону в центральних органах виконавчої влади в частині лібералізації правил плавання по БДЛК, днопоглиблення БДЛК і Південного Бугу».

2-е місце. Андрій Ставніцер – Генеральний директор компанії «ТІС».



Експерти відзначили його «за стабільно найвищі в країні обсяги перевалки вантажів, розвиток групи терміналів в порту «Южний»; «За залучення інвестицій в Україну та розвиток державно-приватного партнерства»; «за будівництво великих інфраструктурних об'єктів, на зразок зернового терміналу для Cargill»; «За системну роботу по просуванню проекту «МВ Карго»; «за запуск регулярного контейнерного поїзда від терміналу ТІС на Дніпро (тут величезна заслуга і Єгора Гребенникова)»; «За організацію заходу DP World на український ринок буксирних послуг, будівництво унікального складу блакитної арматури для «Арселор Міттал».

3-тє місце. Райвис Вецаганс - керівник ДП «Адміністрація морських портів України».



Експерти відзначили його «за розвиток морської транспортної інфраструктури України та цілеспрямоване підвищення конкурентоспроможності українських морських портів»; за «введення нових підходів в морській галузі, орієнтованих на європейські стандарти»; за «те, що АМПУ в два рази збільшив обсяг капіталовкладень, необхідних галузі»; «За рекордний обсяг днопоглиблення», за «результативні спроби поліпшити управління і надати динаміку роботі АМПУ»; за «комплексні і продумані заходи щодо розвитку галузі, виведення діалогу з бізнесом на конструктивний рівень».

Експерти також відзначили його за «сприяння реалізації масштабних днопоглиблювальних робіт, виконання плану капітальних інвестицій, своєчасне затвердження фінансового плану підприємства»; за «зусилля щодо зниження норм відрахування чистого прибутку АМПУ до держбюджету, прискорення проведення процедур днопоглиблення і реалізації будівельних проектів в моргосподарському комплексі»; за «сприяння зменшенню портових зборів», за «цінний внесок в розвиток інфраструктури, організацію тендерів»; «Підписання меморандуму з ЄБРР про підготовку ТЕО концесійних проектів в порту Херсон і Ольвія»; «Сприяння підготовці проекту методики розрахунку портових зборів».

4-е місце. Шота Хаджішвілі - група компаній «Рісойл».



Експерти відзначили його «за системне протистояння корупції», «за активну громадянську позицію», «за протидію новим корупційним схемам», «за «нульову терпимість» до корупції і різного роду «схем» і «договірників»; за наполегливість і цілеспрямованість в їх викоріненні», «за чесність і вміння називати речі своїми іменами»; за те, що він «активно інвестує у виробництво, транспорт і розвиток портової інфраструктури в Україні - побудував два сучасних маслосналивних термінали, маслоекстракційний завод і власну ж / д станцію в порту»; «За реалізацію нових зернових терміналів в умовах тиску з боку силових структур».

5-е місце. Максим Широков - начальник Адміністрації морського порту «Южний».



Експерти відзначили його «за реалізацію масштабних інфраструктурних проектів в порту «Южний» - днопоглиблення, реконструкцію причалів, розробку генерального плану розвитку порту»; за «успішну і ефективну організацію тендерів на проведення днопоглиблювальних робіт в порту «Южний»; за «чітко побудовану систему управління філією», «за демонстрацію безмежних можливостей українського тендерного законодавства»; «За перетворення порту «Южний» в чи не найбільш глибоководний на Чорному морі».

6-е місце. Олександр Олійник - директор ДП «Маріупольський МТП».

Експерти відзначили його за те, що «домігся початку будів-



ництва зернового комплексу, незважаючи на всі бюрократичні труднощі»; «За будівництво першого зернового терміналу за державні кошти в роки незалежності України»; «За організацію допомоги мирним жителям Маріуполя і військовим на передовій», «за злагоджену роботу в прифронтовій зоні».

За підсумками 2017 року також традиційно визначили рейтинг судноплавних контейнерних ліній, що заходять до вітчизняних портів. Критерієм обраний об'єктивний показник - дані про кількість перевезених лінією контейнерів (в TEU).

Переможцями **контейнерного рейтингу** стали: 1 місце з великим відривом зайняла датська компанія Maersk Line, агент - Maersk Ukraine Ltd (генеральний директор - Роман Колоянов); 2 місце - французька компанія CMA CGM, агент - CMA CGM Shipping Agencies Ukraine (генеральний директор - Олександр Щокін); 3 місце - швейцарська компанія MSC, агент - MSC Ukraine Ltd (генеральний директор - Олександр Осадчий). Лідери нагороджені пам'ятними знаками «Золотий контейнер» та «Platinum Container».

Переможцем в номінації Big Box, за найвищі темпи зростання обсягів перевезень контейнерів через порти України за підсумками 2017 року (у відсотках), стала компанія COSCO Shipping Lines, що збільшила в 2017 році на 68,9% свої перевезення через українські порти. Агентом компанії в Україні виступає Cosco Shipping Lines (Ukraine) (директор - Ван Сінлян).

Переможцями в номінації «**Золота тонна**», в рейтингу операторів терміналів континентальних морських портів України по вантажообігу, досягнутому у 2017 році, стали: на 1 місці – група «ТІС», на 2 – ДП «МТП «Южний», на 3 – ДП «МТП «Чорноморськ», за рекордні показники вантажообігу в історії стивідорних компаній, переробивши не менше 1 млн. тонн.

ДП «Маріупольський МТП» посідає 5 місце, ДП «Ізмаїльський МТП» - 7 місце, а ДП «КТО» (Одеса) займає 10 сходинку.

Переможцем в номінації «**Абсолютний зріст**» стала компанія групи «ТІС» в порту «Южний», яка у 2017 році збільшила свій вантажообіг на 4552 тис. тонн. ДП «СК Ольвія» на 9 місці, а ДП «Білгород-Дністровський МТП» посів 16 сходинку рейтингу.

Профспілка робітників морського транспорту України висловлює щирі подяку організаторам заходу та особисто директору видавництва «Порти України» Костянтину Ільницькому за щорічне проведення такого масштабного заходу в галузі водного транспорту та вітає всіх переможців 11-го Національного морського рейтингу України.

Прийміть найщиріші побажання яскравих професійних успіхів та нових перемог. Щоб ви завжди досягали поставлених завдань і поряд з вами були надійні партнери! Ми бажаємо всім оптимізму, ентузіазму, ефективності, стабільності і процвітання та сподіваємося на плідне соціальне партнерство!

СХІД – СПРАВА ТОНКА!



У зв'язку з великою кількістю проблем, пов'язаних з покинутими екіпажами і заборгованістю по заробітній платі в країнах арабського світу, Міжнародна федерація транспортників (ITF) направила зусилля на створення групи контактів в арабському регіоні, роботу якої координує ITF інспектор Мохамед Аррачеді.

Більшість країн цього регіону ще не ратифікували Конвенцію 2006 року про працю в морському судно-

плавстві (MLC, 2006), і, хоча в Північній Африці діє кілька активних профспілок, ситуація в Перській затоці залишає бажати кращого. Зважаючи на відсутність надійних важелів впливу на судновласників і влади, моряки, що потрапляють в порти арабського світу, все частіше стикаються з несправедливим поводженням.

Для вирішення даної проблеми в січні 2017 року ITF було розпочато проект з розширення мережі контактів в арабському світі, що складається із співробітників афілійованих профспілок з хорошим рівнем англійської мови і досвідом роботи в морській сфері, які могли б приймати звернення моряків.

Безпосередньо Мохамед Аррачеді підтримує зв'язок з цими контактними особами і з секретаріатом ITF. «Коли ми отримуємо дзвінок з проханням про допомогу, ми зв'язуємося з відповідною контактною особою або, за відсутності такої, з профспілками і чекаємо їх сприяння. У нас є такі контакти в Алжирі і Марокко, а також в Ємені, Бахреїні, Омані, Кувейті, Іраку, Йорданії та Тунісі, і ми не збираємося зупинятися на досягнутому».

Більше 25 чоловік з перерахованих вище країн в грудні 2016 року прийняли участь в дворідному тренінгу від ITF в Йорданії. Такі тренінги включають інспекції суден, ін-

формацію про MLC, 2006 і ITF-договори, Кампанії проти «зручних» прапорів і залучення локальних профспілок.

У минулому році відбулася зустріч ITF з федеральною транспортною владою ОАЕ, в ході якої сторони домовилися про спільну роботу для зниження кількості відмов від екіпажів в водах ОАЕ і підписання договору про співпрацю в 2018 році.

Також ITF має намір підтримувати владу ОАЕ в процесі ратифікації MLC, 2006. 11-12 грудня минулого року в Бахреїні пройшла зустріч, на якій зібралися представники регіонального офісу арабського світу, локальної профспілки GFBTU, морської адміністрації Бахреїну та інших держав.

ITF сподівається на ратифікацію Конвенції ОАЕ в найближчому майбутньому і планує продовжувати розширювати мережу контактів і залучати Іран до Кампанії проти «зручних» прапорів.

У свою чергу ПРМТУ настійно рекомендує українським морякам перед виходом в рейс на судна, які оперують в арабському регіоні або належать судновласникам з Близького сходу, консультуватися з Профспілкою для того, щоб застерегти себе від можливих неприємностей.

ПРМТУ НЕ ЗАЛИШАЄ БЕЗ УВАГИ МОРЯКІВ В ПОРТАХ УКРАЇНИ



Колективними договорами Професійної спілки робітників морського транспорту України покриті тисячі українських моряків, що працюють на суднах під іноземним прапором. На жаль, в українські порти судна під колдоговорами ПРМТУ заходять дуже рідко, але, тим не менше, коли фахівці Профспілки дізнаються про захід судна в наші порти, то ніколи не втрачають можливість відвідати судно і поспілкуватися з екіпажем.

Так, за допомогою Первинної профспілкової організації працівників Адміністрації Миколаївського морського торгового порту ПРМТУ і особисто голови первинки

Юлії Борисівни Ковач нам вдалося передати членам екіпажу судна «FLORIANA», що стоїть біля причалу в Миколаївському порту звернення і приємні пам'ятні сувеніри. Члени екіпажу були приємно здивовані і зв'язалися з нами, подякувавши за увагу.

Співробітники ПРМТУ також передали морякам невеликі знаки уваги та поспілкувалися з членами екіпажу судна «CERAFINA», яке в кінці березня зайшло в Одеський порт, на борту якого також були члени Профспілки.

«Ми розуміємо наскільки морякам важлива турбота Профспілки не тільки, коли вони знаходять-

ся у відпустці, але і коли вони на роботі. На жаль, можливість поспілкуватися з моряками в робочій обстановці випадає вкрай рідко. Однак ми намагаємося відвідати всі судна, що заходять в порти Одеси і Одеської області, де є члени нашої Профспілки. Завдяки тому, що майже в усіх морських портах України діють первинні профспілкові організації ПРМТУ, ми маємо унікальну можливість оперативно комунікувати з моряками, що заходять в ці та інші порти України», - прокоментував Олег Григорюк, Перший заступник Голови ПРМТУ.

ДО УВАГИ МОРЯКІВ

Ізмаїльська регіональна філія Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків змінила місцерозташування і знаходиться за адресою: м. Ізмаїл, Болградське шосе, 12.

ПРМТУ ТА КОМПАНІЯ «ABC MARITIME A.G.» ДОКЛАДАЮТЬ ВСІХ ЗУСИЛЬ ДЛЯ ЗВІЛЬНЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ З НІГЕРІЙСЬКОЇ В'ЯЗНИЦІ



Судно «SAN PADRE PIA» (IMO 9610339, прапор Швейцарії), яке перебуває в менеджменті компанії «ABC Maritime A.G.», було затримано і відконвойоване військово-морським кораблем на якірну стоянку порту Бонні (неподалік від порту Харкорт, Нігерія), ще 23 січня 2018 року. За інформацією нігерійської влади, судно затримали за підозрою в незаконній торгівлі паливом в водах Нігерії, що суперечить національному Закону Нігерії про каботажі. 9 березня члени екіпажу - 16 українських моряків - були зняті з борту судна і в супроводі військових і представника Комісії з економічних та фінансових злочинів (EFCC) перевезені до в'язниці. Компанія задіяла всі можливі ресурси, щоб якомога швидше вирішити ситуацію: були проінформовані ІТФ, Посольство України в Нігерії та Міністерство закордонних справ України, запрошено морського юриста, морякам був наданий лікар, а також харчування, медикаменти і можливість зв'язку з родичами. Моряки регулярно контактували зі своїми сім'ями, запевняючи що все добре і скоро все закінчиться, проте, сам факт перебування в нігерійській в'язниці приводив в жах членів їх сімей.

За інформацією компанії, що управляє, судно мало всі дозвільні документи і вже не один раз заходило в порти Нігерії з вантажем. Протягом всього часу, починаючи з моменту затримання судна в січні, велися переговори між фрахтувальником і портовими властями, були надані всі дозвільні документи, які свідчили про легальність заходу судна у води Нігерії. Тим часом, родичі моряків, емоційний стан яких годі й уявити, об'єдналися в групу і намагалися максимально підтримувати один одного, ділячись новинами від моряків і інформацією, одержаною від представників компанії та українського консула в Нігерії.

19 березня родичів затриманих в Нігерії українських моряків - членів екіпажу танкера, запросили в офіс компанії «ABC Maritime A.G.» в Одесі, яка і працевлаштовувала моряків на судно. В цій зустрічі взяв участь Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк.

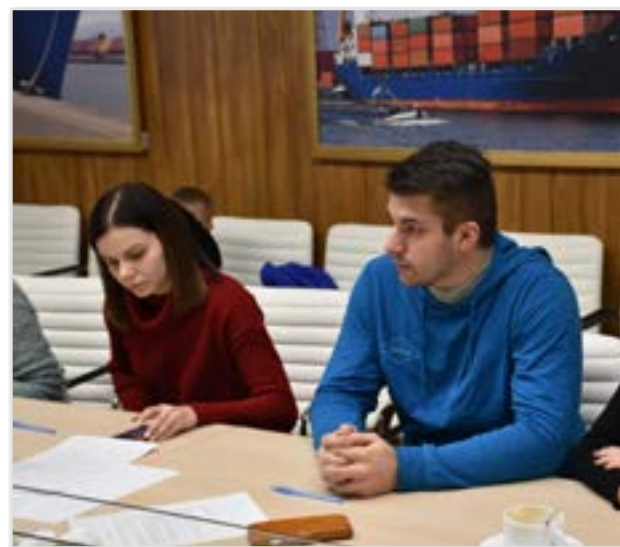
Варто відзначити, що судно ходить під прапором Швейцарії та покрито національним колективним договором швейцарської профспілки Nautilus International (членська організація

ІТФ). Так як екіпаж складається повністю з українських моряків, то представники Nautilus International звернулися до Профспілки робітників морського транспорту України, як до єдиної морської членської організації ІТФ в Україні, з проханням взяти участь у зустрічі з родичами моряків.

Крюїнг-менеджер ABC Maritime A.G. Джорж Пітауліс констатував, що і моряки, і компанія стали заручниками ситуації. Компанія докладає всіх можливих зусиль для того, щоб якомога швидше вирішити проблему і добитися звільнення моряків. На підтвердження його слів вже вранці стало відомо, що 12 членів екіпажу були звільнені і повернулися на судно. Морякам повернули всі документи, за винятком закордонних паспортів, і особисті речі. Чотири моряка, що залишилися - капітан, старший помічник, 2-й і 3-й помічники - все ще знаходяться під вартою.

20 березня 2018 року в офісі ПРМТУ відбулася ще одна зустріч з родичами моряків, в ході якої фахівці ПРМТУ роз'яснили загальну процедуру вирішення такого роду ситуацій, прийняли заяву від родичів про надання допомоги у цій справі і якнайшвидшому звільненню українських моряків, повідомили про подальші дії Профспілки по наданні заявам: підготовка та направлення офіційного звернення до Міністерства закордонних справ України та Уповноваженого Верховної Ради з прав людини; постійний контакт з представниками судновласника та зустріч з представниками МЗС найближчим часом. Дивно, що до цих пір родичі офіційно ніяких звернень в МЗС не направили.

«На наш превеликий жаль, криміналізація дій моряків виходить за рамки колективного договору, проте ми на ділі бачимо, що компанія виконує свої зобов'язання перед моряками, тримає своє слово і докладає всіх можливих зусиль для того, щоб якомога швидше вирішити цю проблему. Зі свого боку ми зустрілися з родичами і готові надавати їм будь-яку допомогу і будь-яке необхідне сприяння. ІТФ і ПРМТУ тримають руку на пульсі, і ми сподіваємося на позитивний результат справи найближчим часом», - зазначив Олег Григорюк.



БУТИ В КУРСІ ПОДІЙ З ПРОФСПІЛКОЮ

На інформаційному семінарі, організованому Профспілкою робітників морського транспорту України, моряки отримали унікальну можливість з перших вуст дізнатися про актуальні питання морської галузі.

Семінари, на які Профспілка запрошує моряків, це завжди відмінний привід бути на крок попереду, залишатися в курсі всіх новин і змін, які тим чи іншим чином стосуються в першу чергу роботи моряків.

Так, 6 березня відбулася серія важливих і цікавих семінарських занять, учасниками якої стали понад 50 моряків. На заході вони дізналися про результати роботи Міжнародного переговорного форуму, про служби фінансового забезпечення відповідно до MLC, 2006, про статистику ІТФ інспекції та трудові спори, про нововведення в законодавстві і наставництво на борту.

Запропоновані теми викликали великий інтерес в учасників семінару, які в ході дискусії отримали відповіді на хвилюючі питання.

«Профспілка робітників морського транспорту України постійно тримає руку на пульсі: ми намагаємося піднімати на наших зустрічах з моряками найактуальніші, найбільш хвилюючі моряків теми. З цією ж метою ми постійно проводимо опитування та анкетування серед моряків, їх сімей, щоб відповідати очікуванням членів Профспілки», - підкреслив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк.



ІТФ ІНСПЕКТОР В УКРАЇНІ І ПРМТУ ПОВЕРНУЛИ МОРЯКАМ РЕКОРДНІ 1,3 МІЛЬЙОНА ДОЛАРІВ США



Щорічно члени екіпажів близько півтори тисячі суден направляють на адресу Міжнародної федерації транспортників (ІТФ) скарги про те, що їх роботодавці-судновласники не бажає, або не в змозі виплачувати їм заробітну плату, не виконують свої контрактні зобов'язання або ж будь-яким іншим чином порушують їх трудові права. Щоб допомогти морякам домагатися справедливості, понад півстоліття тому, ІТФ створила мережу інспекторів, завдання яких - захищати моряка, всіляко сприяючи відновленню його трудових прав.

Сьогодні ІТФ в своєму розпорядженні має мережу з близько 140 інспекторів і контактів, які працюють практично у всіх найбільших портах світу. Будучи одночасно і працівниками локальних профспілок - членських організацій ІТФ в різних країнах світу, ці

інспектори надають допомогу у вирішенні трудових спорів членів екіпажів суден, які відвідують їх порти, незалежно від національності цих моряків. Щорічно ІТФ інспектори світу повертають морякам близько 45 млн. доларів США: ця сума, в основному, включає заборгованість по заробітній платі, а також й інші виплати, які належать морякам за контрактом, колективним договором або ж згідно з національним законодавством чи з міжнародними нормами.

Якщо говорити про Україну, то в нашій країні вже більше десяти років успішно працює Наталя Ефріменко - єдиний інспектор Міжнародної федерації транспортників в Україні, і, за сумісництвом, працівник єдиної морської членської організації ІТФ в Україні - Профспілки робітників морського транспорту України. Специфіка роботи ІТФ інспек-

тора в нашій країні, як і в інших країнах Чорноморського регіону, полягає в тому, що, найчастіше, інспектору доводиться обробляти претензії не тільки іноземних моряків, які працюють на суднах, що відвідують порт, а й надавати допомогу списаним морякам, чиї проблеми не були врегульовані до списання. У той же час, жоден ІТФ інспектор не порекомендує моряку покинути судно, не врегулювавши трудовий конфлікт до списання. І, в першу чергу, профспілка, членом якої є моряк, зобов'язана допомогти йому у вирішенні цього конфлікту. Сама Міжнародна федерація транспортників невинно нагадує морякам про необхідність вступу в національні профспілки - членські організації ІТФ у своїй країні. Членство моряка в подібній організації забезпечує йому гарантовану допомогу не тільки з боку локальної профспілки, а й будь-якого з 140 ІТФ інспекторів.

Звичайно, кожна морська профспілка глобальної сім'ї ІТФ веде роботу по врегулюванню претензій своїх членів Профспілки - моряків. Профспілка робітників морського транспорту України також має в своєму розпорядженні подібні ресурси - співробітники ПРМТУ ведуть активну роботу над претензіями моряків, які перебувають на обліку в Профспілці, до своїх роботодавців - судновласників і менеджерів іноземних суден. Підводячи підсумки минулого 2017 року, пропонуємо до уваги наших читачів статистику звернень/претензій моряків, які надійшли на адресу ІТФ інспектора в Україні і Профспілки за весь минулий рік. Дана статистика включає в себе як індивідуальні претензії, так і колективні звернення екіпажів. Претензії надходили як від списаних українських моряків, так і від моряків різних національностей, які працювали на суднах, що заходили в порти України.

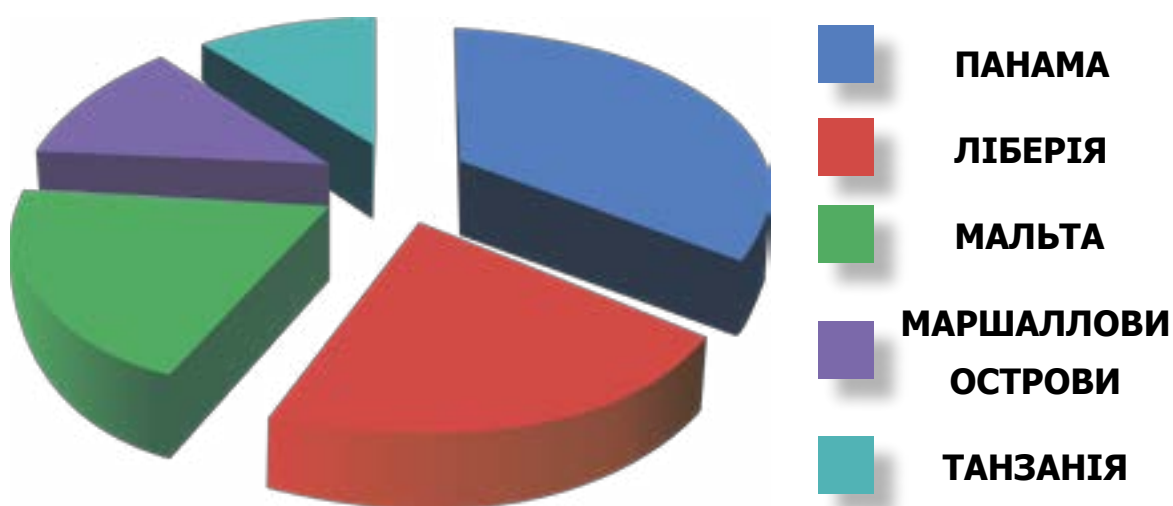


Вищевказана сума включає і значну перемогу Профспілки 2017 року - 450 тис. доларів США, отримані сім'єю капітана А., який загинув на борту австралійського судна. Проаналізувавши прапори суден, члени екіпажів яких зверталися за допомогою до Профспілки та до ІТФ інспектора, ми склали рейтинг найбільш проблемних прапорів судна.

Так, згідно з нашим аналізом, перше місце в рейтингу займає Панама - 28 суден під прапором цієї країни потрапили в роботу ІТФ інспектору і Профспілки в цьому році. Можливо, це і не дивно, бо Панама є абсолютним рекордсменом за величиною зареєстрованого під її прапором флоту.

На другому місці в нашому рейтингу прапорів стоїть Ліберія: за 2017 рік була проведена робота по 18 суднам під її прапором. За Ліберією слідує Мальта з 16 і Маршаллові острови з 10 суднами відповідно. Завершує рейтинг несподіваний його учасник - Танзанія, 9 суден під прапором якої і принесли їй п'яте місце.

ТОП-5 прапорів судна по претензіям



ТОП-5 причин звернень моряків

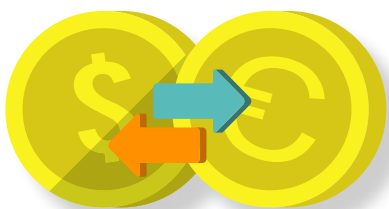
1



Проаналізувавши претензії, які надійшли, ми склали рейтинг найбільш частих причин звернень моряків за допомогою до Профспілки і до ІТФ інспектора, де перше місце традиційно займає **заборгованість по заробітній платі**. На жаль, наші моряки ніяк не залишають звичку не тільки списуватися з судна, маючи заборгованість із зарплати, а й вірити обіцянкам судовласника, часом по багато місяців смиренно чекаючи розрахунку на борту судна. Тому, користуючись нагодою, Профспілка нагадує: міжнародні норми зобов'язу-

ють судовласника виплачувати заробітну плату своїм найманим працівникам щомісячно, а при списанні організовувати повний розрахунок. Не сходіть з судна і не передавайте справи поки не переконаєтесь, що отримали свою заробітну плату в повному обсязі! Затримка заробітної плати більш ніж на один місяць - вже привід для занепокоєння! Якщо це відбувається з вами - негайно зверніться за допомогою до ІТФ інспектора в найближчому порту заходу вашого судна або ж в Профспілку, в якій ви перебуваєте.

2



Друге місце в нашому рейтингу займає **затримка щомісячних перерахунів заробітної плати на рахунок моряка в банку** - Monthly Home Allotments. Крім щомісячних перерахунів заробітної плати, компанія також повинна надавати кожному своєму працівнику важливий документ - щомісячний розрахунковий лист (Monthly Wage Account), що підтверджує нарахування заробітної плати.

Часто мають місце випадки, коли при списанні

моряка Компанія обіцяє перевести частину заробітної плати на його рахунок в банку, підтвердивши свої наміри фінальним розрахунковим листом (Final Wage Account), а на ділі виявляється, що гроші нею і зовсім не були відправлені. Пам'ятайте, що одного фінального розрахункового листа недостатньо, щоб гарантувати отримання заробітної плати. Перед списанням переконайтеся, що, крім цього документа у вас на руках є і SWIFT-підтвердження про переказ грошей, як гарант відправки коштів банком.

3



На третьому місці в нашому рейтингу найбільш частих причин звернень моряків перебуває **затримка або зовсім відмова компанії оплатити лікарняний лист**. Пам'ятайте, що судовласник несе повну фінансову відповідальність за лікування свого працівника-моряка, який захворів або отри-

мав травму під час контракту. Списавшись на берег, моряк також має право на оплату лікарняного судовласником, так само, як і на відшкодування пов'язаних з лікуванням витрат, звичайно, при наявності всіх документів, що підтверджують проходження лікування та понесені фінансові витрати

4



На четвертому місці - **незаконні відрахування із заробітної плати**. Часто мають місце випадки, коли моряк змушений самостійно оплачувати «підфлажні» документи (Endorsements) або ж нести витрати, пов'язані зі своєю подорожжю на борт судна або ж подорожжю свого змінника (напр., квитки, візи і т.д.). Нагадуємо, що доставка моряка на борт судна, так само як і його репатріація, по-

винна здійснюватися за рахунок судовласника, за винятком випадків, передбачених національними нормами, міжнародними стандартами та положеннями індивідуального контракту і колективного договору. Витрати на доставку змінника також несе судовласник, але ні в якому разі не моряк, для якого ця заміна організована. Endorsements - також фінансовий обов'язок компанії-судовласника.

5



І останньою найчастішою і, одночасно, найбільш сумною причиною звернень до Профспілки і до ІТФ інспектора є **загибель моряка**. Тут звернення надходять від членів сім'ї загиблого - його батьків, дружини або дітей. На жаль, сім'ї загиблих моряків

часто стають легкою здобиччю для шахраїв - недобросовісних юристів, фондів та інших організацій - які за якийсь, найчастіше досить значний відсоток від суми належної сім'ї компенсації, пропонують допомогу в її отриманні.

Нагадуємо: ПРМТУ абсолютно безкоштовно надає допомогу сім'ї в отриманні компенсації за смерть загиблого моряка-члена Профспілки.

Попереджаємо: ніколи не поспішайте підписувати договір з будь-яким юристом - не дозволяйте собі попастися на вудку шахраїв, які заробляють на чужій біді! Якщо в ваш дім прийшла біда - втрата близької людини-моряка, зверніться в ПРМТУ за безкоштовною консультацією щодо своїх подальших дій.

Пам'ятайте: якщо судно покрито колективним договором ІТФ, то ваше право на компенсацію чітко визначено, і завдання членської організації ІТФ - Профспілки робітників морського транспорту України - допомогти вам реалізувати це право.

Підводячи підсумки роботи за 2017 рік і проаналізувавши характер звернень, що надійшли, Профспілка в черговий раз звертається до моряків з проханням запам'ятати кілька простих порад. Наші поради покликані зробити трудове життя моряка безпечнішим, а роботу Профспілки щодо його захисту - більш результативною та ефективною:

1. Перед відходом в рейс обов'язково підпишіть трудовий договір з компанією, попередньо уважно

вивчивши його, та залишіть один примірник (копію) сім'ї.

2. Виключіть ризик потрапляння на борт проблемного судна: обов'язково перевірте майбутнє судно за допомогою всіх доступних Інтернет-ресурсів. Зверніться в ПРМТУ за безкоштовною консультацією по судну або контракту!

3. Відстоюйте своє право на своєчасне отримання заробітної плати - наполягайте на щомісячній ви-

платі і не вірте порожнім обіцянкам судовласника!

4. Не соромтеся звертатися за допомогою - чим раніше ви це зробите, тим вище шанси вирішити трудовий конфлікт на вашу користь!

5. Подбайте про свою безпеку - вступайте в Профспілку робітників морського транспорту України вже сьогодні! Приєднуйтеся до 40 000 українських моряків, які вже стали частиною міжнародного профспілкового руху!

У МІНІНФРАСТРУКТУРИ ОГОЛОШЕНО ОФІЦІЙНИЙ ЗАПУСК ПРОЕКТІВ КОНЦЕСІЇ У ПОРТАХ ОЛЬВІЯ ТА ХЕРСОН



В рамках реалізації пілотних проектів концесії у морських портах Ольвія та Херсон 13 березня 2018 року в Міністерстві інфраструктури України відбулась Координаційна зустріч із консорціумом міжнародних консультантів, яких було обрано ЄБРР для розробки техніко-економічних обґрунтувань та підготовки тендерної документації для обох проектів.

У Координаційній зустрічі на чолі з Міністром інфраструктури України Володимиром Омеляном взяли участь представники Адміністрації морських портів України, проектного офісу SPILNO, Укрзалізниці, ДП «СК «Ольвія», ДП «ХМТП», радник Міністра Надія Казначеева, а також міжнародна команда, що представляє партнерів з ЄБРР, IFC та експертів з кращих міжнародних компаній.

«13 березня розпочинається новий етап в реалізації пілотних проектів державно-приватного партнерства (ДПП) в українській портовій галузі. Сьогодні ми оголошуємо офіційний запуск двох пілотних проектів ДПП – у ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» та ДП «Херсонський морський торговельний порт»,

які відкриють шлях до концесії і, ми переконані, принесуть користь для всієї морської галузі. В найближчі тижні команда експертів та консультантів повноцінно приступає до розробки техніко-економічних обґрунтувань (ТЕО) проектів. Ця стадія потребує особливої уваги, адже ми переконані, що структурований і прозорий процес, який регулює взаємодію між владою та бізнесом, має важливе значення для обох сторін», - зазначив Міністр інфраструктури України.

«Проекти концесії у портах Ольвія і Херсон є надважливими не тільки для самих портів і галузі, а й для держави загалом. Якщо зазначені проекти відбудуться, це буде однозначним успіхом для України і чітким сигналом для іноземних інвесторів. Якщо ж з тих чи інших причин проекти будуть зірвані, про концесію в Україні можна буде забути на роки вперед», - підкреслив очільник Міністерства.

Оскільки морські порти є важливою складовою транспортної інфраструктури та експортного потенціалу України, розвиток портової інфраструктури

шляхом залучення приватних інвестицій є одним із стратегічних завдань Міністерства інфраструктури та Адміністрації морських портів України.

«З огляду на міжнародний досвід, концесія, як механізм державно-приватного партнерства, є ефективним методом залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури, але для України він є досить новим, тому потребує детального опрацювання. Роботу над попередніми ТЕО проектів було розпочато наприкінці 2016 року, та сьогодні, завдяки активній спільній роботі Міністерства інфраструктури України, офісу SPILNO та АМПУ протягом минулого року, ми виходимо на завершальний підготовчий етап реалізації проектів концесії в Ольвії та Херсоні», - зауважив керівник АМПУ Райвіс Вецаганс.

Проекти передбачають залучення приватних інвестицій у обсязі до 45 млн. дол. США для модернізації, переобладнання та збільшення потужностей по перевалці ДП «ХМТП» та залучення близько 250 млн. дол. США для будівництва нового терміналу та причалів на території ДП «СК «Ольвія», що сприятиме підвищенню потужності обробки вантажів, забезпечить розвиток суміжної інфраструктури (залізнична станція, електромережі, автодороги), та, як наслідок, підвищить економічну активність у регіоні.

Нагадаємо, за підтримки Світового Банку та ЄБРР, у травні 2017 року було завершено розробку попередніх техніко-економічних обґрунтувань пілотних концесійних проектів, які показали доцільність подальшої розробки детальних техніко-економічних обґрунтувань.

Наприкінці 2017 року відбулось підписання меморандуму про співпрацю між Міністерством інфраструктури України та IFC, а також угоди між ДП «АМПУ» та ЄБРР щодо подальшої підготовки техніко-економічного обґрунтування пілотних проектів.

У лютому 2018 року ЄБРР було відібрано консорціум міжнародних консультантів для розробки техніко-економічних обґрунтувань та підготовки тендерної документації для обох проектів.

ВИТРАТИ НА ОХОРОНУ ПРАЦІ: ЩО ЗМІНИЛОСЯ

Кабмін постановою від 28.02.2018 р. № 134 удосконалив механізм фінансування заходів з охорони праці роботодавцем і ведення обліку витрат на охорону праці в системі бухгалтерського, податкового і внутрішньогосподарського (управлінського) обліку.

Перелік заходів та засобів з охорони праці приведено у відповідність до чинного законодавства. Зокрема, до переліку таких заходів входить:

- забезпечення працівників спеціальним одягом, взуттям та засобами індивідуального захисту відповідно до норм, встановлених законодавством про охорону праці та колективним договором або угодою;

- забезпечення працівників, зайнятих на роботах з важкими і шкідливими умовами праці, лікувально-профілактичним харчуванням, молоком або рівноцінними харчовими продуктами, а також газованою солоною водою відповідно до КЗпП, Законом «Про охорону праці» та колективним договором або угодою;

- проведення попереднього (при прийомі на роботу) і періодичних (протягом трудової діяльності) медичних оглядів працівників, зайнятих на важких роботах, роботах зі шкідливими або небезпечними умовами праці або таких, де є потреба у професійному доборі, щорічного обов'язкового медичного



огляду осіб віком до 21 року.

Крім того, встановлено, що витрати на охорону праці формуються з урахуванням вимог національних П(С)БО або МСФЗ, а також інших нормативно-правових актів щодо ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності. Обсяг і джерела

фінансування витрат на охорону праці визначаються в колективному договорі або угоді.

Постанова набула чинності 13 березня.

УРЯД ЗМІНИВ МЕХАНІЗМ ВІДБОРУ КЕРІВНИКІВ НАЙБІЛЬШИХ ДЕРЖАВНИХ ПІДПРИЄМСТВ



21 березня Уряд підтримав ініціативу Міністерства економіки щодо внесення змін до Постанови КМУ №777, яка регулює роботу Номінаційного комітету і відбір керівників особливо важливих для економіки державних підприємств, повідомляє прес-служба міністерства.

Механізм стосується відбору керівників особливо важливих для економіки державних підприємств, а саме: підприємств, вартість активів яких перевищує 2 млрд.грн, або річний розмір чистого доходу яких перевищує 1,5 млрд.грн.

"Ми всі бачимо, що наявний механізм відбору керівників не працював належним чином. А великі перерви в роботі Комітету з призначення автоматично відсіюють хороших, професійних кандидатів. Тому ми розробили зміни до Постанови КМУ №777, які дозволять забезпечити якісну роботу Номінаційного комітету і знайти професійних, висококваліфікованих

керівників для ефективного управління роботою ключових держпідприємств", - прокоментував внесені зміни Степан Кубів, Перший віце-прем'єр-міністр -Міністр економічного розвитку і торгівлі України.

Новий персональний склад Комітету з призначень.

Відтепер Комітет з призначень керівників особливо важливих державних підприємств (Номінаційний комітет) – це колегіальний орган, який складається з 4 членів з правом голосу (представників Уряду) та 4 членів з правом дорадчого голосу (незалежні недержавні експерти). Членами Комітету з правом голосу Уряд визначив Міністра Кабінету міністрів України, першого заступника Міністра економічного розвитку і торгівлі, першого заступника Міністра фінансів та керівника органу управління держпідприємства (представник змінюється для кожного конкурсу).

Персональний склад незалежних недержавних експертів, які стануть членами Комітету з призначення, буде затверджено Урядом додатково.

Таким чином, Комітет з призначення складатиметься з 8 членів замість 18. Кворум, необхідний для проведення засідання - 3 члени з правом голосу.

Нова комісія, яка здійснює попередній відбір.

Замість відбіркової комісії при кожному органі управління, утворюється єдина Комісія з відбору. До неї пропонується включити двох представників Секретаріату Кабінету Міністрів України, представника Мін'юсту, представника відповідного органу управління і експерта з добору персоналу, який бере участь у роботі комісії з правом дорадчого голосу. Водночас, засідання комісії є правомочним, навіть якщо орган управління не визначив свого представника.

Завдання комісії з відбору - перевірити документи кандидатів, передати документи претендентів фахів-

цю з добору персоналу, а також, за результатом попереднього відбору фахівцем з добору персоналу, подати на розгляд Комітету з призначення від трьох до п'яти претендентів. Водночас, більшість претендентів, що подаються Комісією з відбору, повинні бути з кандидатів, визнаних фахівцем з добору персоналу найкращими.

Фахівець з добору персоналу.

Фахівець з добору персоналу (рекрутингова компанія, обрана на тендері) проводить попередній відбір кандидатів: оцінює резюме, проводить співбесіди з кандидатами та визначає п'ять претендентів. Комісія з відбору мусить подавати на розгляд Комітету кандидатів, яких обрав фахівець з добору персоналу, та може замінити не більше 2 кандидатур.

Коментуючи це рішення, Перший віце-прем'єр-міністр Степан Кубів пояснив: «Я хочу, щоб питання відбору керівників державних підприємств було повністю деполітизовано. Я не хочу, щоб засідання зривались зацікавленими сторонами, щоб комісія просувала «своїх» кандидатів. Нарешті, я не хочу нівелювати роботу рекрутингових компаній. Тому їхнє слово буде визначальним у попередньому доборі кандидатів».

Послуги фахівця з добору персоналу можуть оплачуватися коштом держпідприємства, або держбюджету, або міжнародної технічної допомоги.

Відкриття вакансії.

Держпідприємства повинні повідомити Кабінет Міністрів про відкриття вакансії керівника не пізніше, ніж через 5 днів після її відкриття, і про контракт з керівником особливо важливого для економіки підприємства, строк якого закінчується у наступному місяці, не пізніше 30-го числа.

ЗАРЕЄСТРОВАНО ПРОЕКТ ЗАКОНУ ПРО КОНЦЕСІЇ



На сьогоднішній день Україна потребує вагомий чинник підвищення ефективності економіки, зокрема, шляхом залучення приватних вітчизняних та іноземних інвестицій для реалізації проектів державно-приватного партнерства, зокрема, у формі концесії, оскільки країна має значний потенціал щодо співробітництва і взаємного інвестування у різні галузі та розвитку інфраструктури.

При цьому, досвід багатьох країн з різними економічними системами, рівнем розвитку ринкових відносин свідчить про те, що одним з найбільш ефективних шляхів покращення кількісних і якісних характеристик діяльності об'єктів державної та комунальної власності є залучення до фінансування і управління цими об'єктами приватного капіталу на умовах державно-приватного партнерства. Разом з цим, концесія є найбільш поширеною у світі формою здійснення державно-приватного партнерства.

При цьому, необхідно зазначити, що загальний Закон

України «Про концесії», який регулює концесійну діяльність, був прийнятий ще у 1999 році, є недосконалим та не відповідає передовим міжнародним практикам.

Саме тому, реформування українського концесійного законодавства стало вимогою часу.

15 березня у Верховній раді України за № 8125 зареєстровано проект Закону про концесії, який було розроблено за підтримки ЄБРР з метою удосконалення правового регулювання концесійної діяльності для реалізації якісних, масштабних проєктів на умовах концесії, що відповідатимуть міжнародній практиці.

Цей законопроект, зокрема, передбачає:

- чітке розмежування регулювання концесії та інших форм здійснення ДПП;
- єдину процедуру ініціювання та прийняття рішення щодо здійснення ДПП, для всіх форм ДПП, у тому числі, концесії;
- запровадження прозорої процедури вибору концесіонера (концесійний конкурс, конкурентний діалог), що відповідає кращій міжнародній практиці, зокрема, «Типовим законодавчим положенням щодо проєктів в сфері інфраструктури, які фінансуються з приватних джерел», ЮНСІТРАЛ;
- можливість залучення радників та незалежних експертів для підготовки проєктів ДПП у формі концесії;
- додаткові гарантії для концесіонерів та кредиторів,

зокрема, передбачення концесійним договором права заміни концесіонера на іншого концесіонера;

- спрощення процедур виділення земельних ділянок для проєктів ДПП у формі концесії;
- особливості концесії на ринках, що перебувають у стані природної монополії;
- особливості концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг;
- процедуру трансформації оренди в концесію у разі відповідного звернення зі сторони орендаря;
- можливість передачі вирішення спорів, що виникають у зв'язку з виконанням концесійного договору, міжнародному комерційному або інвестиційному арбітражу;
- можливість ініціювання концесії потенційним концесіонером;
- чіткий механізм контролю та моніторингу за виконанням концесійних договорів;
- чітке регулювання права власності на об'єкт концесії, метою якого збереження за державою/територіальною громадою права власності на об'єкт концесії.

Також законопроектом передбачено внесення змін в понад 30 законодавчих актів України, з метою приведення їх у відповідність до положень законопроекту та усунення бар'єрів для реалізації концесійних проєктів.

Метою проєкту Закону є удосконалення правового регулювання концесійної діяльності, що, в свою чергу, забезпечить чіткий механізм вибору концесіонера та підготовку до реалізації якісних проєктів на умовах концесії, що відповідатимуть міжнародній практиці.

Прийняття закону дозволить збалансувати інтереси зацікавлених сторін, що, в свою чергу, забезпечить умови для зростання обсягу залучених інвестицій для модернізації та створення нової інфраструктури та надання якісних суспільно значимих послуг.

На сьогоднішній день законопроект знаходиться на опрацюванні комітетами Верховної ради.



ТОП-10 СУДНОВЛАСНИКІВ, ЯКІ КОНТРОЛЮЮТЬ 90% СВІТОВОГО РИНКУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Згідно з даними MDS Transmodal, 10 найбільших компаній контролюють 90% світового ринку морських перевезень. З 67 світових судноплавних ліній - 87% світового контейнерного флоту контролюється 10 компаніями.

Maersk Line очолює список з передбачуваною часткою в 21% світового ринку. За ним розташований його партнер MSC. На третьому місці - CMA CGM.

Решта ТОП-10 гравців - Hapag-Lloyd, Cosco, Evergreen, OOCL, MOL, Yang Ming та NYK. За даними британських консультантів, за останні чотири роки 10 найбільших судноплавних ліній збільшили свою частку на ринку з 68% до 83%. За цей період вони збільшили свою потужність з 55 млн. TEU до 86,7 млн. TEU.



МІЖНАРОДНА МОРСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ ВІДЗНАЧИЛА СВОЄ 70-РІЧЧЯ

У цей день Її Величність, королева Сполученого королівства Великобританії і Північної Ірландії Єлизавета II, відвідала штаб-квартиру ІМО в Лондоні. Правляча монархія разом з генеральним секретарем ІМО Кітак Лімом відкрила пам'ятну дошку і розрізала святковий торт. Єлизавета II зустрілася з гостями свята, в тому числі, з представниками держав-членів ІМО.

Нагадаємо, Конвенція про Міжнародну морську організацію була прийнята на міжнародному морському конгресі ООН в Женеві 6 березня 1948 року і вступила в силу через 10 років, 17 березня 1958 року, після того, як договір ратифікувала 21 держава. Перша сесія ІМО відбулася 6 січня 1959 року в Лондоні.



ПОЛЬЩА СТВОРЮЄ ІНВЕСТИЦІЙНІ ФОНДИ ДЛЯ РОЗВИТКУ СУДНОБУДУВАННЯ ТА ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Уряд Польщі планує створити два державних інвестиційних фонди: Морський інвестиційний фонд - для розвитку суднобудування і Портовий фонд - для розвитку морських і річкових портів. За словами міністра морського господарства і річкового судноплавства Марека Грубарчика, для залучення інвестицій в створювані фонди держава має намір випустити облігації.

«Ці фонди будуть створені в державному Банку національного господарства. Ми хочемо випустити короткострокові облігації, або облігації інвестиційні, які згенерують гроші під конкретні проекти. Облігації будуть випускатися під гарантії держави. Ця тема в даний час обговорюється з Комісією з фінансового нагляду, Національним банком Польщі, Міністерством інвестицій і розвитку, а також Варшавською фондовою біржею», - заявив міністр.



WÄRTSILÄ МАЄ НАМІР СТВОРИТИ ПОРТОВІ СИСТЕМИ НОВОГО ПОКОЛІННЯ

Технологічна група «Wärtsilä» з Фінляндії має намір придбати британську морську навігаційну компанію «Transas» з метою прискорити просування технологій інтелектуальних перевезень. Операція оцінюється в 210 млн. євро.

Компанія «Transas», заснована близько 30 років тому, є світовим лідером на ринку морських навігаційних систем в області послуг з професійного навчання та симуляції, контролю за рухом суден, а також моніторингу та підтримки суден у відкритому морі. Великий штат розробників програмного забезпечення компанії «Transas» гратиме ключову роль в наданні допомоги «Wärtsilä» в розробці смарт-продуктів і цифрових платформ. «Wärtsilä» заявляє, що дане придбання значно наблизить компанію до досягнення реалізації своєї місії зі створення портів систем нового покоління з використанням інтелектуальних технологій, які «Wärtsilä» називає своєю «інтелектуальною морською екосистемою».

«Це також прискорить руйнування застарілих робочих шаблонів галузі і створення екосистеми, яка дозволяє оптимізувати процес перевезення і доставки вантажів морем через надійні, інтелектуальні, хмарні додатки», - відзначають в компанії.

Завдяки інтеграції морської екосистеми «Wärtsilä», інтелектуальні судна будуть з'єднуватися зі смарт-портами і за їх межами, що забезпечить три основних переваги для портів, які використовують дану технологію: максимально використовувати ресурси і операційну ефективність, звести до мінімуму вплив на навколишнє середовище і ризики, досягти найвищого рівня безпеки та охорони, і як наслідок, дасть можливість вирішити проблему низької ефективності перевезень, обумовленої нехваткою потужностей, дефіцитом палива і необхідністю витрат величезної кількості часу в портах та інших зонах з високим трафіком.



СУДНОПЛАВНА КОМПАНІЯ SEATRADER ПРИТЯГНУТА ДО КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Районний суд Роттердама, на підставі правил ЄС, притягнув до кримінальної відповідальності судноплавну компанію Seatrade за незаконний експорт суден, відправлених для утилізації на пляжах Південної Азії.

Звинувачення вимагало штрафу в розмірі 2,9 млн.дол. США, конфіскації прибутку Seatrade, отриманого при продажі, і шестимісячного тюремного ув'язнення трьох керівників Seatrade. Згодом, один з трьох був виправданий, а суд відмовив у накладенні будь-яких тюремних санкцій, оскільки це було першим розглядом такого роду.

Компанію Seatrade оштрафували на суму 925 000 дол.США, а двом її керівникам заборонили займатися діяльністю в якості директора, комісара, радника або співробітника судноплавної компанії протягом одного року.

Вперше європейська судноплавна компанія була притягнута до кримінальної відповідальності за те, що вони продали судна на металобрухт на тінюві суднобудівні верфі в Індії і Бангладеш, де методи демонтажу суден сьогодні загрожують життю і здоров'ю робітників і забруднюють навколишнє середовище.

Це новаторське рішення створює загальноєвропейський прецедент для залучення судновласників до відповідальності за свідомий продаж суден через тінювих покупців за готівку, а також за брудні і небезпечні методи отримання максимального прибутку від утилізації суден.

«КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ ОДЕСА» УКЛАВ КОНТРАКТ З «OCEAN NETWORK EXPRESS»



З квітня 2018 року ДП «Контейнерний термінал Одеса» (ДП «КТО») буде обслуговувати японську контейнерну лінію Ocean Network Express (ONE).

Як повідомив виконавчий директор з комерційних питань ДП «КТО» І.Яровенко, вже підписано відповідний контракт. За словами представників терміналу, ця

співпраця дозволить не тільки не втратити в вантажопотоці в зв'язку з виходом Maersk, а й наростити обсяги в 2018 році.

«Кожна компанія, включаючи Maersk, має право розглядати і шукати найбільш вигідні або ексклюзивні умови для своєї роботи на ринку України. При цьому ДП «КТО», як найбільший в Україні і публічний термінал, послугами якого користується найбільша кількість контейнерних ліній, надає ринкові і рівні умови роботи для всіх клієнтів, незалежно від їх розмірів і рейтингів», – зазначив гендиректор дочірнього підприємства Анастас Коккін.

А також зазначив, що підприємству вдається зберігати лідерські позиції на українському ринку за рахунок поетапної реалізації спільного з Адміністрацією морських портів проекту розширення терміналу на Карантинній молі, в рамках якого в 2018 році буде продовжено будівництво захисного хвилерізу.

Одноразова обробка двох контейнеровозів з високою продуктивністю дозволила ДП «КТО» фактично повністю уникнути простоїв суден в очікуванні постановки до причалів. Зокрема, за 2016-2017 роки на нових причалах Карантинного молу було оброблено в цілому більше 240 тис. TEU, тобто близько 40% всього вантажопотоку ДП «КТО», що, як зазначає компанія, істотно більше, ніж обсяги кожного з терміналів, що працюють в портах «Южний» і «Чорно-

морськ», за той же період.

За словами віце-президента ДП «КТО» Світлани Ярової, цей фактор став одним з ключових для підвищення комерційної привабливості на контейнерному ринку компанії і Одеського порту. Крім того, завантаження нових причалів Карантинного молу дозволило, фактично достроково, відносно початкового плану і затвердженого проекту, забезпечити за 2016-2017 роки додаткові доходи ДП «АМПУ» від портових зборів в розмірі понад 7,5 млн. дол. США, а також більш 1,5 млн. дол. США у вигляді плати за користування причалами.

Довідка:

ДП «Контейнерний термінал Одеса» є дочірнім підприємством HHLA International GmbH, входить в групу одного з провідних в Європі логістичних холдингів – німецької компанії HHLA AG (Гамбург). З 2010 року компанія здійснює будівництво нового контейнерного терміналу на Карантинній молі спільно з ДП «АМПУ». За останні сім років ДП «КТО» сплачено податків до бюджетів різних рівнів на суму понад 1 млрд. гривень.

Контейнерна лінія ONE створена в 2017 році в результаті об'єднання трьох провідних японських контейнерних ліній – MOL, NYK, «K» Line і є шостою за величиною в світі з місткістю флоту 1,4 млн. TEU.

HUTCHISON PORTS ПЛАНУЄ ПОЧАТИ РОБОТУ В ОДЕСЬКОМУ РЕГІОНІ

Представник провідної світової компанії на ринку портової індустрії «Hutchison Ports» Джеймс Петтіфер зазначив, що компанія планує найближчим часом збільшити свою присутність у Чорному морі і розглядає для реалізації цих цілей партнерство саме з «Морським торговельним портом «Чорноморськ» та інвестування у його розвиток. У планах цього міжнародного оператора контейнерних терміналів — оренда території біля причалів та будівництво нових терміналів. Тендер запланували провести у травні 2018 року. Про це йшлося на зустрічі представників компанії з керівництвом Одеської облдержадміністрації.

«Ми розраховуємо на збільшення вантажопотоку та повністю відкриті до співпраці з місцевим бізнесом, і ро-

зраховуємо на тісну співпрацю з портовими операторами, митницею та іншими службами», – підкреслив представник компанії «Hutchison Ports» Джеймс Петтіфер.

Зазначимо, «Hutchison Ports» – провідна світова компанія на ринку портової індустрії. Станом на 2017 рік, компанія оперує 48 портами в 25 країнах Азії, Середнього Сходу, Африки, Європи, Америки та Австралії. За результатами 2005 року, компанія була світовим лідером серед портових операторів з річним обсягом перевалки 33,2 млн. TEU (8,3% доля ринку). У 2016 році було перероблено 81,4 мільйона TEU. У порівнянні – всі порти в Україні в 2016 році переробили 0,6 млн. TEU. Компанія вже кілька років висловлює зацікавленість у розвитку контейнерного бізнесу у порту «Чорноморськ».



РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ ВИКОНУВАТИМЕ ПОСЛУГИ З КОНВЕНЦІЙНОЇ СЕРТИФІКАЦІЇ СУДЕН



З метою забезпечення виконання обов'язків та зобов'язань України у якості держави прапора, в рамках підготовки України до аудиту ІМО, 20 березня 2018 року Міністерством інфраструктури України укладено Угоду з Регістром судноплавства України про делегування повноважень на надання послуг з

конвенційної сертифікації суден, зареєстрованих в Україні.

Аналогічні Угоди укладено також з іноземними класифікаційними товариствами, членами Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (International Association of Classification Societies) – American Bureau of Shipping та Bureau Veritas Marine & Offshore SAS.

Зазначені Угоди укладено з урахуванням положень Кодексу з виконання документів ІМО, схваленого резолюцією ІМО А.1070(28), Керівництва щодо надання повноважень організаціям, що діють за дорученням Адміністрації, схваленого резолюцією Асамблеї ІМО А.739 (18) з поправками, Специфікації з обстеження і сертифікації визнаних організацій, що діють від імені адміністрації, схваленої Резолюцією ІМО А.789 (19), та додатка до нього, Кодексу про визнані організації, затвердженого резолюцією ІМО MSC.349 (92) і МЕРС.237 (65).

Визнані організації (Регістр судноплавства України, American Bureau of Shipping та Bureau Veritas Marine & Offshore SAS) мають повноваження виконувати обов'язки щодо сертифікації відповідно до Керівни-

цтва з виконання Міжнародного кодексу з управління безпекою, у тому числі суден, зареєстрованих в Україні та класифікованих іншою визнаною організацією, за бажанням судовласника.

Делеговані послуги конвенційної сертифікації охоплюють судна та обладнання в рамках Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року та Протоколу 1988 року, Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року та Протоколу 1988 року з поправками, в рамках Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року, Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростваючими системами на суднах 2001 року, Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969, а також Міжнародної конвенції про безпечні контейнери 1972 року.

Наявність Угод дозволить зменшити інституціональне та функціональне навантаження на Морську адміністрацію, сприятиме підвищенню престижу українського прапора, оскільки у судовласників з'явився вибір постачальника послуг з конвенційної сертифікації.

12 МОРСЬКИХ ПРОФЕСІЙ, ЯКІ МИ НЕ МОГЛИ СОБІ УЯВИТИ КІЛЬКА РОКІВ ТОМУ

Дрони, 3D-друк, віртуальна реальність, великий обсяг даних, роботи - ось лише кілька технологічних тенденцій, які призвели до виникнення нових робочих місць. Про більшість з них ми, колись, ніколи й не подумали б, що вони можуть існувати. Давайте подивимося на дванадцять дивовижних професій, які недавно увійшли в морську галузь.



1 - Фахівець з автоматизації суден

Автоматизація на борту - це «реальність», в якій працюють сотні автономних систем. Повністю інтегровані системи автоматизації не тільки знижують витрати на життєвий цикл компонентів і підвищують рівень надійності і безпеки системи, але також оптимізують стадії проектування судна, його будівництва та системної інтеграції. Інженери, розробники програмного забезпечення і механіки, які можуть працювати над новими технологіями, все частіше користуються попитом.

2 - Спеціаліст з кібербезпеки

Криза в області кібербезпеки більша, ніж будь-коли, особливо коли мова заходить про морську галузь. Як приклади, можна привести інциденти з компаніями Maersk і Clarkson's в 2017 році. Судноплавні компанії наймають осіб, відповідальних за проектування, тестування, впровадження та моніторинг заходів безпеки для своїх систем, щоб запобігти потенційним кібератакам.

3 - Спеціаліст по 3D-друку

Ринок 3D-друку швидко зростає. Багато проектів продемонстрували потенціал використання технологій 3D-друку для створення компонентів судна (згадайте WAAMPeller - перший 3D-гвинт судна). Тисячі нових робочих місць створюються навколо індустрії 3D-друку, так як ця технологія продовжує розвиватися.

4 - Фахівці по безпілотникам і віртуальній реальності

Безпілотні літальні апарати поміняли правила гри в морській галузі, забезпечивши економічну ефективність, більш швидкі поставки, а також меншу трудову залежність. Дрони можуть бути потужним інструментом для проведення інспекцій, швидкого огляду закритих просторів і різних досліджень. До 2025 року в області безпілотних літальних апаратів з'являться більше 100 000 нових робочих місць, говорить в доповіді, опублікованій Асоціацією безпілотних транспортних систем. Віртуальна реальність також царює в морській галузі, вимагаючи компетентних програмістів, фахівців з обладнання та програмного забезпечення, викладачів, дослідників, менеджерів проектів. Економічні програмні і апаратні рішення для віртуальної реальності допомогли морській галузі адаптувати свої варіанти і вигідно їх використовувати. Інструменти віртуальної реальності дозволяють морякам безпечно навчатися в будь-якому місці - на борту, в офісі або в навчальному центрі.

5 - Офіцер з охорони судна і портових засобів

Виконання положень Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS, 2002) створило абсолютно новий пласт спеціальностей з метою забезпечення безпеки судноплавства. Основною метою фахівців є антитерористична і антипіратська діяльність.

6 - Озброєна охорона

Зростання рівня піратства за період 2004-2014 рр. також привело до прийняття передової практики в галузі, включаючи використання збройних (або незброєних) охоронців на борту морських суден. Більшість адміністрацій прапора беруть озброєних охоронців з метою захисту під час проходження судна в небезпечних районах з високим рівнем ризику піратства.

7 - Спеціаліст зі зв'язків з громадськістю, PR-менеджер

Цифрові технології, ймовірно, одні з кращих речей, які траплялися з судноплавною галуззю. Для судноплавних компаній соціальні мережі актуальні для кожного сектора. Оператори можуть використовувати їх для обслуговування, продажу, брендингу, зв'язків з громадськістю, PR, HR, отримання інформації про клієнтів, бізнес-аналітики, внутрішнього співробітництва тощо.

8 - Експерт з баластних вод

Ухвалення більш суворих законів про баластні води різними зацікавленими сторонами (IMO, USCG, уряди країн і т. д.) призвело до того, що управління баластними водами встало на перший план. Зокрема, Конвенція з управління баластними водами (BWMC) вимагає, щоб плани управління баластними водами були оновлені, ефективні і належним чином впроваджені на борту відповідно до національних вимог. Експерти по дотриманню, розробники системи очищення баластових вод і персонал для лабораторій - це лише деякі з робочих місць, створених цим законодавством.

9 - Спеціаліст по оптимізації енергоефективності

Ряд правил (MARPOL, MRV, GHG, ISO 14001 та 50001 і т. д.) породив екологічну структуру, яка вимагає постійних дій і зусиль, і створив такі позиції, як фахівці з питань охорони навколишнього середовища, експерти з енергоефективності, персонал для розробки нового типу двигунів, нових видів палива і безлічі інших пов'язаних з цим ініціатив.

10 - Спеціаліст по утилізації суден і небезпечних матеріалів

Специфічна відокремлена природоохоронна категорія фахівців пов'язана з утилізацією суден і ідентифікацією небезпечних речовин і їх переробкою. Після відповідної Гонконгської конвенції вся галузь налаштована на дотримання цих вимог.

11 - Експерти з будівництва та експлуатації об'єктів за Полярним колом

Льодова навігація дала галузі можливість досліджувати і використовувати нові маршрути, зменшити транзитний час, а також сприяла появі нових вимог. Льодова навігація дуже вимоглива до штурманів і, в той же час, складна для суднобудівників. Для підтримки таких розробок потрібна додаткова компетенція суднобудівних компаній і членів екіпажу!

12 - Спеціаліст із захисту даних

Вимоги до захисту персональних даних відносяться до останніх розробок в судноплавній галузі. Спеціаліст повинен відслідковувати нові техніки і технології, додаткові правові процедури для забезпечення прав працівників.

Вищесказане, безсумнівно, свідчить про те, що морська індустрія широко використовує нові технології. Незважаючи на те, що сучасні технології іноді роблять існуючі робочі місця застарілими, вони створюють нові робочі місця.

www.topsail-crew.com

В УКРАЇНІ БІЛЬШЕ НЕ БУДУТЬ ВИДАВАТИ ПАСПОРТИ У ВИГЛЯДІ КНИЖКИ

Кабінет Міністрів на своєму засіданні, 21 березня 2018 року, прийняв постанову про заборону оформляти паспорт громадянина України з використанням бланка в формі книжки. Рішення прийнято у зв'язку з тим, що підрозділи Міграційної служби в повному обсязі забезпечені всім необхідним для оформлення та видачі паспорта в формі ID-картки.

Відповідні зміни внесені до постанови «Про затвердження зразка бланка, технічного опису та порядку оформлення, видачі, обміну, пересилання, вилучення, повернення державі, визнання недейсними та знищення паспорта громадянина України» від 25.03.2015 р № 302.

Так, до цього громадянам України могли видавати традиційні «книжечки» до завершення робіт із забезпечення територіальних підрозділів ДМС матеріально-технічними ресурсами, необхідними для ID-паспортів (карток). Згідно з рішенням Кабінету, таке положення було виключено.

Тобто, в разі втрати «книжечки» або якщо українець захоче поміняти фото, або просто отримати перший паспорт, вручатимуть посвідчення у вигляді пластикової картки.

Повідомляється, що внутрішній паспорт громадянина України з безконтактним електронним носієм в формі ID-картки громадянини могли самостійно оформляти ще з 2016 року. Це було можливо через те, що тоді вступив в силу Закон України № 1474-VIII, який передбачав оформлення ID-картки, в тому числі з 14-річного віку, як в більшості розвинених країн. У той

час планувалося, що українцям дозволять користуватися паперовими «книжками» ще протягом 4 років. Зараз про терміни мова не йде. У Міграційній службі прогнозували, що повний перехід України на ID-картки відбудеться до 2022 року.

Першу ID-карту українець може отримати безкоштовно за місцем реєстрації в територіальних підрозділах ДМС України по досягненню 14 років, зібравши для цього потрібні документи. Особам у віці від 14 до 18 років документ видається на 4 роки, а тим, які досягли 18 років - на 10 років. У разі втрати паспорта, при бажанні обміняти власну «книжечку» на модну картку, доведеться заплатити адміністративний збір в ДМС в сумі майже 280 гривень, з яких 192 піде на вартість пластика. На ID-карту наноситься податковий (ідентифікаційний) номер, як на електронний чіп, так і графічно. А також всі інші дані про сімейний стан, місце проживання, реєстрацію, про дітей. І змінюється ця інформація дуже легко без ненависної біганини за довідками. Крім того, ще влітку минулого року повідомлялося, що ID-паспорти видаватимуть з вбудованим цифровим підписом.

ID-карта є ключем громадянина до державних послуг в електронному вигляді. І для всіх відносин з державою буде досить одного документа. Важлива перевага - це захищеність. Такий документ практично неможливо підробити завдяки внесеним в нього відбитками пальців.

ОЛЕКСАНДРА ЩУКІНА: «МЕНІ ПОДОБАЄТЬСЯ ТЕ, ЩО Я РОБЛЮ»



Сьогодні жінки зруйнували традиційні уявлення про слабку стать. В економіці і політиці, науці і мистецтві вони наочно доводять, що чисто чоловічих професій не існує. Нашим сучасникам підкорилися космос, гірські вершини, морська стихія. І сьогодні жінка на капітанському містку сприймається не як примха, а як прояв цілеспрямованості, сили волі, твердості характеру.

Олександра Щукіна, третій помічник капітана, поки що тільки на початку цього шляху. Випусниця Одеської морської академії 2016 року, мореплавець в третьому поколінні, вона прийшла в Українське Дунайське пароплавство в минулому році. Її перше місце роботи - теплохід «Оренбург». В один з приходів судна в Ізмаїл ми зустрілися з Олександрою, щоб розпитати, чи не вплинула сувора флотська дійсність на її рішення домогтися успіху на цих теренах.

«Почну з того, що я виросла в сім'ї, де всі розмови так чи інакше були пов'язані з морем, флотом, - ділиться Олександра. - Тому я свідомо вибрала Одеську морську академію. Тим більше, що і їхати нікуди не довелося: в Ізмаїлі вже 16 років успішно діє Дунайський інститут НУ «ОМА», де готують фахівців для морського і річкового флоту.

Сьогодні з упевненістю можу сказати, що мені пощастило з направленням на судно. Екіпаж дружний, міцний, зустрів мене доброзичливо. Спочатку, звичайно, було важко, потім вникла в роботу, і другий рейс був уже набагато легшим в плані документального оформлення приходів / відходів. Що стосується судноводіння, то можу сказати: не такий страшний чорт, як його малюють. Звичайно, якщо поруч такий наставник, як капітан Віктор Ілліч Грушин - спокійний, уважний, терплячий. Спочатку він не залишав мене одну на містку, потім поступово став довіряти управлінням судном, але постійно контролював, підказував. Маневри давалися важко, зараз легше, вже звикла до теплоходу.

На «Оренбурзі» я пройшла хорошу школу за допомогою і під керівництвом Віктора Ілліча. Якщо виходить - хвалить, не виходить - пояснює мої помилки. Перебувати на містку з капітаном комфортно, він дає можливість проявити себе, у нього колосальний досвід - тільки не лінуйся, переймай і вчися всьому.

Скажу більше, мені подобається те, що я роблю. Разом з тим, утримаюся від поради дівчатам слідувати моєму прикладу. Ця робота не для кожного чоловіка, а надто тим паче для жінки. Дуже багато як плюсів, так і мінусів. Романтика - це добре, але треба реально оцінювати свої можливості, тому що легко і просто не буде однозначно. Ну а якщо труднощі не зупиняють і є бажання - дерзайте.

У мене з дитинства характер далеко не принцеси. Перш ніж стати третім помічником капітана в 22 роки, я пройшла довгий шлях, починаючи від кадета, миття палуби о четвертій годині ранку і її фарбування. Я знаю, через що людина проходить поступово для того, щоб досягти мети. На цьому етапі приходиться розуміння, чи варто йти далі. Практика допомагає позбутися ілюзій. Коли ти тільки знайомишся зі специфікою роботи, відразу розумієш, наскільки це близько і цікаво тобі. На щастя, у мене все склалося. Коли я прийшла в пароплавство, у мене вже була певна база, фундамент і я знала, що мене чекає.

Щодо планів на майбутнє, скажу так: апетит приходиться під час їжі. Коли тільки починаєш працювати, ти побоюєшся, придивляєшся, але коли бачиш, що у тебе виходить, з'являється впевненість, що зможеш більше. Я не можу сказати конкретно: хочу стати капітаном або дійти до старпома. Час, життя покаже. Але зупинятися на такому хорошому старті не маю наміру. Моє шире бажання - постійно зростати, поповнювати знання, розвиватися, прагнути до більш високих цілей, стати професіоналом у своїй справі. Тим більше, що у мене є потужна підтримка в особі найдорожчих і улюблених людей - моєї сім'ї».

У всьому відчувається, що Олександра - цілісна натура. Твердість характеру поєднується в ній з жіночим шармом, чуйністю, прагматичністю - з м'якістю, турботою про своїх близьких, діловитістю - з гумором і самоіронією. Вона знає, чого хоче від життя, і в той же час насолоджується тим, що у неї є сьогодні.

Хочеться побажати Олександрі, як початківцю-командиру, удачі на професійному шляху, чистих горизонтів, а як жінці - щасливої долі.

Зоя Кулинська

Фото з особистого архіву Олександри Щукіної

КОЛИ ЛЮДИНА НА СВОЄМУ МІСЦІ



Цифри, накладні, облік, аналіз, складання різних звітів - все це становить суть професійного життя Галини Борисівни Козлової. Бухгалтер за освітою і покликанням, вона не змінює свою професію вже четвертий десяток років.

В Дунайське морське пароплавство Г.Б.Козлова прийшла в 1994 році, маючи за плечима не тільки диплом про вищу освіту (в 1987 році закінчила Одеський сіль-

ськогосподарський інститут), але і великий практичний досвід за спеціальністю «Бухгалтерський облік і аналіз господарської діяльності», набутий під час роботи в колгоспі села Муравлівка, куди її направили після навчання в Ананіївському сільгосптехнікумі, а також в управлінні торгівлі м. Ізмаїл.

Починала економістом 2 категорії Суворовського м'ясопереробного комплексу, потім зайняла посаду головного бухгалтера, а в 1999 році, у зв'язку з закриттям комплексу, була переведена в службу забезпечення флоту і берегових підрозділів УДП, де входила в групу економічного аналізу. Згодом, протягом шести років працювала провідним бухгалтером централізованої бухгалтерії. Коли Галини Борисівни запропонували очолити ділянку господарського забезпечення, вона охоче погодилася.

- Це було правильне кадрове рішення, - каже Павло Іванович Постарніченко, начальник служби адміністративно-господарського обслуговування. - Галина Борисівна дуже відповідальний співробітник, у неї високий рівень професійних знань, грамотно вирішує всі питання, якісно веде документацію і багато встигає. На ній лежить дуже велика відповідальність, адже облік і рух матеріальних цінностей вимагають особливий уваги і контролю. Зі своїми обов'язками Галина Борисівна справляється бездоганно.

Робочий день Г.Б. Козлової заповнений звичними для неї клопотами і турботами: видати канцелярське приладдя в відділі і служби, простежити за роботою технічного персоналу, відремонтувати, в разі необхідності, той чи інший кабінет, замінити кран, що протікає, забезпечити прибирання території, вивіз сміття, обрізання дерев, покіс трави, розчищення доріг, закупити необхідні матеріали ... І перелік цей можна продовжувати нескінченно. Може здатися, що це буденні і не настільки значні справи. Але тільки на перший погляд! Тому що Галина Борисівна відповідає і за матеріальні цінності. А це, погодьтеся, дуже велика відповідальність.

Роботу Галини Борисівни можна порівняти з тією, що виконують щодня жінки. Коли в будинку чистота і порядок, цього ніхто не помічає. Але ж хтось же робить все це? Так і Галина Борисівна намагається створити комфортні умови для працівників пароплавства.

Турбот у пані Галини, як то кажуть, по вуха. Але у неї, такої наполегливої і енергійної, будь-яка справа йде на лад. Головним для себе вона вважає організувати роботу свого колективу (у неї в підпорядкуванні 20 чоловік) таким чином, щоб забезпечити порядок в усіх напрямках.

Зоя Кулинська

ПЕНСІЙНА РЕФОРМА УКРАЇНИ: ВІК ЖИВИ - ВІК НАКОПИЧУЙ

У Верховній Раді пропонують з 2019 року зобов'язати громадян, які працюють, відкладати на накопичувальні пенсійні рахунки 2% від зарплати. Протягом п'яти років ставка внеску повинна поетапно зрости до 7%. При виході на пенсію ці заощадження стануть додатковим джерелом доходу для українців. Пенсійні заощадження депутатів мають намір передати в управління недержавним пенсійним фондам, чиє завдання - забезпечити високу прибутковість цих накопичень. Щоб виключити зловживання і ризики втрати грошей, державі належить встановити жорсткий контроль за діяльністю фондів і передбачити гарантії повернення коштів, як це робиться в інших країнах. Якою бачать реформу в уряді і парламенті, і що може перешкодити цим планам? Виходячи на пенсію, середньостатистичний українець втрачає приблизно дві третини своїх доходів. Соціальних внесків працюючих громадян не вистачає для виплати пенсії, не кажучи вже про її підвищення. Дефіцит Пенсійного фонду уряд перекидає за рахунок державного бюджету. У нинішньому році на дотації ПФ в казні передбачено 139 млрд. грн.

Солідарна пенсійна система тріщить по швах, залишаючи примарні шанси на відчутне зростання пенсій в наступні роки. У парламенті бачать вихід із ситуації в запуску накопичувального пенсійного рівня, введення якого в Україні відкладається як мінімум останні 15 років.

В кінці лютого комітет Верховної Ради з питань соціальної політики, зайнятості та пенсійного забезпечення рекомендував прийняти за основу депутатський законопроект № 6677 (співавторами підписалося близько 60 депутатів), що передбачає введення обов'язкової накопичувальної пенсійної системи з 2019 року.

Існує три рівні пенсійної системи:

Солідарний рівень, діє в Україні зараз. Він передбачає, що пенсії виплачує Пенсійний фонд за рахунок соціальних внесків працюючих громадян. В країнах з демографічними проблемами, як у нас, солідарна система не дозволяє забезпечувати високий рівень пенсійних виплат. Як правило, з часом це призводить до збільшення пенсійного віку або посилення вимог до страхового стажу, що, власне, було зроблено в Україні.

Накопичувальний, паралельно з існуванням солідарної системи передбачає обов'язкову сплату внесків на персональні рахунки громадян. Цими коштами, поки людина не вийшла на пенсію, розпоряджаються приватні або державні пенсійні фонди (в залежності від обраної моделі другого рівня), вкладаючи гроші в облігації, акції, депозити та інші інструменти, і тим самим збільшуючи прибутковість пенсійних накопичень. Основне завдання накопичувального рівня - підвищити розмір щомісячної пенсії по відношенню до заробітної плати при виході на пенсію (т.зв. коефіцієнт заміщення) як мінімум до 60%. В Україні цей показник становить всього близько 34%.

Недержавне добровільне пенсійне страхування. Такі послуги населенню надають, як правило, недержавні пенсійні фонди, які можуть обслуговувати і накопичувальний рівень, якщо такий буде введений. За різними оцінками, в Україні в третьому рівні вже задіяно близько 840 тисяч чоловік.

Згідно з депутатським законопроектом, ресурсом для накопичувальної системи стануть внески працюючих громадян. У перший рік дії закону українцям потрібно буде перераховувати на персональні рахунки 2% своєї зарплати. Кожен наступний рік ставка буде рости на 1%, аж до 7% в 2023 році. Сплачувати внески зобов'язують тільки тих, кому на момент вступу в силу закону виповнилося не більше 35 років. Всі інші зможуть робити відрахування в накопичувальну систему за бажанням.

З цим підходом погоджується міністр соціальної політики А.Рева. Він упевнений, що другий рівень жодним чином не повинен перетинатися з солідарною системою щодо джерел доходів. Для солідарної системи таким є Єдиний соціальний внесок (ЄСВ). «Якщо ми говоримо про накопичення, збирати повинні люди, які сьогодні працюють, але не за рахунок



тих, хто сьогодні повинен отримувати пенсію за рахунок їх внесків», - заявив міністр, нагадавши, що зниження ЄСВ з 38% до 22% і так створило серйозну напругу по поточній виплаті пенсій.

При виході на пенсію людина, що має накопичувальний рахунок, буде отримувати виплати з двох джерел - Пенсійного фонду солідарної системи, як це робиться зараз, і недержавних пенсійних фондів (НПФ). Завдання НПФ - примножувати пенсійні накопичення, інвестуючи кошти. При цьому людина, що платить внески, зможе самостійно вибрати НПФ, і при бажанні зможе його змінити та перенести свої пенсійні заощадження в інший фонд, запевняє співавтор законопроекту, заступник голови комітету Ради з питань економічної політики Ю.Соловей. До того ж, за задумом депутатів, всі НПФ, які претендують працювати в другому пенсійному рівні, повинні стати членами Фонду гарантування вкладів, що в свою чергу має забезпечити заощадження громадян на випадок неплатоспроможності пенсійного фонду.

Заощадження можна буде передати у спадок і, при необхідності, використовувати в «складних життєвих ситуаціях», говорить Соловей. «Ці гроші не пропадуть в разі смерті людини. І кошти людина може використовувати для лікування важких захворювань, своїх або близьких родичів», - пояснює парламентарій. Також гроші з пенсійного рахунку можна буде використовувати для покупки нерухомості, якщо такої взагалі немає, або, наприклад, для оплати освіти.

Але, крім соціального ефекту, накопичувальний рівень дозволить пожвавити фондовий ринок і збільшити кредитування економіки. Це «довгий» фінансовий ресурс, який, за оцінками авторів законопроекту, за наступні десять років, починаючи з ставки 2% в 2019 році з поступовим збільшенням до 7% в 2023 році, дозволить залучити в економіку 420 млрд. грн. або приблизно 15 млрд. дол.

Ринок не потрібно створювати «з нуля», кажуть експерти. В Україні вже близько 15 років працюють недержавні пенсійні фонди. Їхні клієнти, а таких уже близько 840 тисяч чоловік, платять внески добровільно. У НПФ в цілому ідею депутатів підтримують, але вказують на кілька моментів, що вимагають доопрацювання. «Необхідно залучити всі вікові категорії для участі в накопичувальній системі, а також впровадити паритетне співвідношення внесків працівників і роботодавців, що дозволить не створювати вікової дискримінації і стимулювати розвиток системи», - вважає глава підрозділу з управління локальними активами групи ІСУ Г.Овчаренко.

З ним погоджується керівник департаменту маркетингу і продажів компанії з управління активами «ОТП Капітал» В. Дишловий. На його думку, навіть 7% відрахувань від зарплати не обов'язково дозволить майбутньому пенсіонеру жити, що називається, «на широку ногу». «Тому було б логічно, щоб і роботодавець здійснював обов'язкові або добровільні внески на користь свого співробітника. Такі відрахування вже стають додатковою перевагою роботодавця на ринку праці, - говорить Дишловий. - Одна з ідей - поступово довести загальний обсяг внесків до 10% від зарплати, де працівник платить 6%, а роботодавець 4%. Це дасть можливість збільшити розмір накопичень кожної людини».

Крім того, на думку експерта, важливим доповненням до законопроекту може стати введення автоматичного розподілу людей, які самостійно не визначаться з НПФ. «Зви-

чайно, в такому випадку у людини повинна бути можливість поміняти НПФ, якщо згодом «автоматичний» вибір його не влаштує», - вважає експерт.

Можливо, одне з найголовніших питань зводиться до того, як НПФ будуть розпоряджатися пенсійними накопиченнями, і чи не знеціняться ці гроші хоча б до того моменту, поки людина не вийде на пенсію.

Депутати пропонують для початку обмежити коло і частку фінансових інструментів, в які НПФ зможуть інвестувати кошти. У проекті закону йдеться про те, що фондам дозволяється вкладати не більше 60% від всієї вартості пенсійних активів в облігації внутрішньої держпозики (ОВДП), не більше 50% - в зобов'язання банків (депозитні сертифікати, корпоративні облігації, депозитні ра-

хунки). До 10% дозволено спрямовувати в облігації місцевих позик і акції українських компаній з відповідним кредитним рейтингом. У разі запуску ринку землі пропонується також дозволити фондам інвестувати до 30% в покупку права власності на земельні сільськогосподарські ділянки. Але не більше 5% на одну ділянку. Це неповний список інструментів, який, можливо, ще буде переглянутий при доопрацюванні законопроекту.

Захист від інфляції - це основна мета пенсійних фондів, кажуть експерти та підтверджують, що частка валютних інструментів в портфелях НПФ змінюється в залежності від девальваційних очікувань, але в даний час вона дійсно мінімальна.

Вводити накопичувальний рівень уряд зобов'язує прийнятий в минулому році закон про підвищення пенсій, який, серед іншого, містить норму з датою запуску другого рівня - січень 2019 року. Причому дату в закон вписали під тиском авторів законопроекту № 6677, які в минулому році відмовлялися голосувати за урядову пенсійну реформу без фіксації термінів по запуску накопичувального рівня.

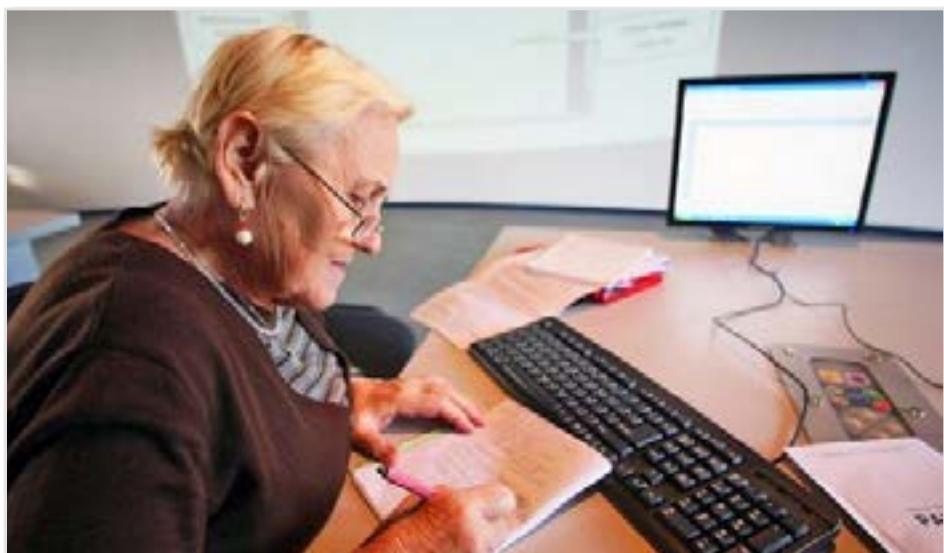
У Міністерстві соціальної політики, відповідальному за розробку законопроекту від уряду, пояснили, що запуск другого рівня пенсійної системи обов'язково повинні передувати зміни в законодавстві про фінансові ринки. Зокрема, вимагають прийняти два законопроекти: № 2413а про консолідацію нагляду і контролю за суб'єктами другого рівня в НКЦПФР (Нацкомісії з цінних паперів та фондового ринку) і № 6303 про підвищення інституційної спроможності регулятора ринку НКЦПФР, які знаходяться на розгляді в парламенті. Відзначимо, що перший законопроект, про який згадали в міністерстві, був прийнятий в першому читанні ще в липні 2016 року, а другий - тільки в минулому році внесений до порядку денного сесії, але його ще так і не розглянули.

Разом з тим, на відміну від депутатів, в Мінсоцполітики не поспішають форсувати підготовку законопроекту про запуск накопичувальної системи. З відповіді Міністерства випливає, що створена якась робоча група, на засіданні якої презентовано концепцію другого рівня, розроблену Нацкомісією з цінних паперів та фондового ринку, і що «зазначені питання відпрацьовуються». До слова, концепція Нацкомісії, на відміну від депутатського проекту, передбачає комбіновану модель другого рівня за участю держави та НПФ.

Міністр Андрій Рева на засіданні профільного комітету Ради визнав, що з депутатським законопроектом поки не ознайомлений, і запропонував, перш ніж розробляти законопроект, підготувати технічне завдання і визначитися з концепцією.

При цьому з висновку комітету з питань соцзахисту до законопроекту № 6677 впливає, що Мінсоцполітики документ все-таки не підтримав, як, до речі, і Міністерство фінансів. Це, втім, не дивно, з огляду на те, що автори законопроекту запропонували на час знизити до 15% ставку прибуткового податку і скасувати 1,5% -й військовий збір, який також стягується з доходів громадян. Вивільнені від зниження податків кошти депутати пропонують направити на внески накопичувального рівня, щоб перший час не обтяжувати додатковими витратами самих працівників. Втім, це явно йде в розріз інтересам Мінфіну, оскільки загрожуватиме багатомільярдними втратами для держбюджету.

ПЕНСІЙНИЙ ВІК І СТРАХОВИЙ СТАЖ



Формально вік виходу на пенсію для чоловіків і жінок залишився на колишньому рівні - 60 років, однак, підвищилися вимоги до трудового стажу. З 2018 року вийти на пенсію при досягненні пенсійного віку можуть лише ті українці, хто працював і сплачував внески 25 і більше років.

З кожним наступним роком вимоги до кількості необхідного страхового стажу для пенсії будуть рости (+ 12 місяців). Таким чином, до 2028-го потрібно буде мати 35 років стажу. Ті, у кого його не набирається, зможуть піти на заслужений відпочинок лише в 63 роки. Якщо до 65 років людина має страховий стаж менше 15 років, пенсію вона не отримуватиме. Замість неї буде надаватися соціальна допомога, розмір якої визначається, виходячи з рівня доходів сім'ї пенсіонера.

Скільки потрібно буде страхового стажу, щоб вийти на пенсію в 60, 63, 65 років*

(не поширюється на жінок 1961 року народження і старше)



*Тут все, насправді, дуже просто. Якщо у 2018 році вам виповнюється 60 років, то 25 років страхового стажу вам буде достатньо, щоб піти наступного року на пенсію. Якщо, скажімо, вам виповнюється 60 років у 2023 році, то страхового стажу у вашій трудовій «скарбничці» повинно бути уже не менше 30 років, а якщо 60 «стукне» у 2028 році або пізніше, тоді вам знадобиться не менше 35 років стажу. Якщо страхового стажу недостатньо, то його можна буде «докупити» або ж вийти на пенсію пізніше.

Крім того, Пенсійна реформа передбачає надання українським громадянам в проміжок з 01.01.2018 по 31.12.2020 року тимчасової держ. соцдопомоги. Її призначають непрацюючим особам, які досягли встановленого пенсійного віку, які мають страховий стаж не менше 15 років, але не отримали право на пенсійні виплати. Видаватися грошова допомога буде на період до набуття права на пенсію за віком у розмірі прожиткового мінімуму для осіб, які втратили працездатність.

Нова формула розрахунку пенсій в Україні

Згідно з пенсійною реформою новий алгоритм розрахунку виглядає наступним чином: $P = Zz \times Kz \times Kc$, де:

P - пенсія, виражена в гривнях;

Zz - середня місячна заробітна плата в Україні за 3 останні календарні роки (виключення в 2018 році - береться за 2 роки 2016 і 2017);

Kz - коефіцієнт заробітної плати (співвідношення між середньою виплатою по країні і тієї, яку на той момент отримував пенсіонер. Так, якщо, наприклад, зарплата за обраний період в два рази перевищувала середню по країні, то коефіцієнт зарплати дорівнюватиме 2, якщо на 50% - 1,5);

Kc - коефіцієнт страхового стажу, визначається як множник тривалості років стажу роботи на величину оцінки 1-го року страхового стажу, який з 1 січня 2018 року становить 1 (до цього був 1,35).

Обчислення кожного значення, в залежності від мінімальної зарплати, виконується індивідуально. Пенсія залежить від кожного показника.

У законодавстві встановлено порядок обчислення коефіцієнта стажу відрахувань до Пенсійного фонду України - Kc. Для розрахунку застосовується формула:

$Kc = (Cm \times Bc) / (100\% \times 12)$, де:

Cm - сумарна кількість календарних місяців, протягом яких проводилися відрахування до фонду;

Bc - оцінка страхового стажу за 12 місяців (обов'язково виражається у відсотках). За період участі в системі загальнообов'язкового державного пенсійного страхування величина оцінки 1-го року страхового стажу дорівнює 1%.

Важливо відзначити, що **розмір пенсії в Україні в 2018 році** повинен становити не менше 35% від середньої зарплати в країні. Коли розмір пенсії становить всього 20%, це вже вважається порушенням соцправ категорії населення пенсійного віку. У 2008 році співвідношення було на рівні 47%, що є рекордом в сучасній історії України, в той час як мінімум був досягнутий в 2004 році - всього 34%. Таким чином, можна простежити пряму залежність розміру пенсії та стажу.

Варто нагадати, що **розмір пенсії в Україні з 1 січня 2018 становить тисячу двісті тридцять чотири гривні** (з урахуванням підвищення). Якщо врахувати рівень інфляції в країні, а також нещодавнє підвищення «мінімалки», то можна прийти до висновку, що цифри ці зовсім маленькі. Пенсіонерам залишається тільки сподіватися на позитивні результати впровадження пенсійної реформи.



Достроково можуть вийти на пенсію при наявності відповідного страхового стажу* жінки 1961 року народження і старші після досягнення ними такого віку	Народилися
57 років 6 місяців	з 1 жовтня 1958 року по 31 березня 1959 року
58 років	з 1 квітня 1959 року по 30 вересня 1959 року
58 років 6 місяців	з 1 жовтня 1959 року по 31 березня 1960 року
59 років	з 1 квітня 1960 року по 30 вересня 1960 року
59 років 6 місяців	з 1 жовтня 1960 року по 31 березня 1961 року
60 років	з 1 квітня 1961 року по 31 грудня 1961 року
Достроковий вихід на пенсію для цих жінок можливий щороку, але вимоги щодо стажу такі ж самі як для усіх - щороку на рік.	

В ІЗМАЇЛЬСЬКІЙ ФІЛІЇ ДП «АМПУ» ПРОЙШЛА КОНФЕРЕНЦІЯ ТРУДОВОГО КОЛЕКТИВУ



Підсумки роботи філії в 2017 році, перспективи на поточний рік, підсумки роботи профспілкового комітету первинної профспілкової організації Ізмаїльського порту, виконання колективного договору за 2017 рік, а також внесення змін до чинного колективного договору розглянули на конференції трудового колективу Ізмаїльської філії ДП «АМПУ» 2 березня 2018 року.

В ході конференції начальник Ізмаїльської філії ДП «АМПУ» А.Істомін зазначив, що планові показники вантажообігу в поточному році складають 5,865 млн.тонн, а по доходах філії - 100209 тис.грн. Ці цифри не набагато, але все-таки вище показників 2017 року, за підсумками якого вантажообіг склав 5098 тис.тонн, а доходи - 71896 тис.грн. (76% від плану). Основний обсяг доходів в 2018 році очікується від портових зборів, від доступу портового оператора до причалів та від роботи підрозділів основної діяльності.

Що стосується витрат, в поточному році філія планує ремонт об'єктів ГТС та інших споруд на суму 8820 тис.грн. У минулому році було витрачено 18,131 млн.грн. на ремонт причалів і берегоукріплень, ремонт портової території і будівель. У 2018 році - ремонтні роботи будуть продовжені на даних об'єктах, реконструкція планується також на понтонах і на огороженні на набережній. Ізмаїльська філія планує проведення днопоглиблювальних робіт в акваторії Ізмаїльського порту на суму близько 28 млн. грн. До переліку робіт капітального характеру включено реконструкцію причалу № 3 і монтаж обладнання системи відеоспостереження (вартість - близько 1 млн.грн). В цілому, Ізмаїльська філія ДП АМПУ планує освоїти в 2018 році капітальні інвестиції на суму 17025 тис.грн. У поточному році філія планує поповнити місцевий бюджет на 9,641 млн.грн., а план перерахувань до держбюджету складе більше 18 млн.грн.

З доповіддю про роботу профкому і виконанні колдоговору за 2017 рік виступив голова первинної профорганізації О.Шубін. Робота профкому визнана задовільною більшістю голосів.

Зі звітом спільної робочої комісії з перевірки виконання колективного договору за 2017 рік ознайомила присутніх Людмила Балицька, начальник відділу управління персоналом. За результатами перевірки, комісія прийшла до висновку, що всі умови колдоговору і додатків до нього адміністрацією філії та первинною профспілковою організацією Ізмаїльського порту виконуються.

На конференції також були прийняті в новій редакції правила внутрішнього трудового розпорядку для працівників філії. Делегати більшістю голосів затвердили зміни до колективного договору в частині відповідності повноважень начальника філії вимогам довіреності від глави АМПУ.

ФОНД ДЕРЖАВНОГО МАЙНА ПРИ ПРОДАЖІ ВЕЛИКИХ ОБ'ЄКТІВ ПЛАНУЄ ЗАЛУЧАТИ ПРОФСПІЛКИ



Фонд державного майна України планує залучати до продажу великих об'єктів представників профспілкових організацій підприємств і фахівців профільних міністерств.

Відповідний Наказ Фонду направлено на узгодження в Міністерство юстиції - повідомив в.о. голови ФДМУ Віталій Трубаров.

За його словами, до складу аукціонної комісії будуть залучатися співробітники не

тільки Фонду, а й профільних міністерств, самого підприємства і, з правом дорадчого голосу, представники профспілкових організацій.

«Участь профспілок потрібна для того, щоб зняти напругу в трудових колективах. Працівники, пам'ятаючи негативний досвід приватизації 90-х років, бояться, що після продажу підприємства їх скоротять. Для того, щоб трудові колективи знали про умови продажу, розуміли, як підприємство буде розвиватися після приватизації, скільки залучено інвестицій і, головне, були впевнені, що їх ніхто не звільнить і не погіршить умови праці, до складу комісії будуть запрошуватися профспілки», - зазначив глава Фонду держмайна.

НЕ ДОПУСТИТИ ТЕХНОГЕННІ КАТАСТРОФИ В РЕНІЙСЬКОМУ ПОРТУ



Ситуація зі станом берегової лінії на ділянці між причалами №9 і №15 порту і необхідні заходи щодо її зміцнення обговорювалися на засіданні Ради порту за участю представників державних і портових операторів, які ведуть діяльність в порту, а також місцевих органів державної влади.

Ситуація з руйнуванням берегової лінії біля причалів Ренійського морського порту, що загрожує техногенними катастрофами, вимагає якнайшвидшого вирішення.

За словами начальника Ренійської філії АМПУ Сергія Строї, ділянка на сьогоднішній день знаходиться в незадовільному стані. Планом розвитку порту передбачено будівництво берегоукріплювальних конструкцій, проте, право користування даною земельною ділянкою, згідно Акту на право постійного користування, належить ДП «Ренійський морський торговельний порт» (РМТП). На даний момент земельна ділянка не оформлена відповідно до вимог чинного законодавства.

Як зазначив представник ДП «Ренійський МТП», підприємство зацікавлене в якнайшвидшій передачі земельної ділянки у власність ДП «АМПУ». Документи на оформлення земельної ділянки знаходяться в Держгеокадастрі. Втім, для прискорення вирішення ситуації, порт не має достатніх важелів і сподівається на сприяння якнайшвидшому вирішенню справи з боку місцевої влади.

На завершення засідання Ради порту, учасники вирішили ініціювати розгляд питання про пайову участь бюджетів різних рівнів у фінансуванні зміцнення берегової лінії, для чого підготувати для місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування інформаційні матеріали про значне руйнування берега, яке призводить до втрат території і загрожує техногенною надзвичайною ситуацією, про поточний стан берегової лінії на ділянці між причалами №9 і №15 порту, а також план заходів, необхідних для її зміцнення.

Довідка.

Ренійський морський порт розташований на лівому березі річки Дунай в 63 милях від гирла річки. Проектна потужність - 7,7 млн. тонн. Кількість вантажних причалів - 33, довжина вантажного причального фронту - 3,957 км.

Відповідно до реєстру АМПУ, в порту працюють ДП «Ренійський морський торговельний порт», ПП «Реніліс», ТОВ «Рені-Термінал», ТОВ «Трансбункер-Дунай», ТОВ «Агро-Рені», ПАТ «Ренійський елеватор», ТОВ «Рені-лайн», ТОВ «Укрчем» та інші портові оператори.

За даними АМПУ Ренійський морський порт в січні-лютому 2018 року перевалив 261 тис.тонн вантажів, що в 2,1 рази більше, ніж в аналогічному періоді минулого року.

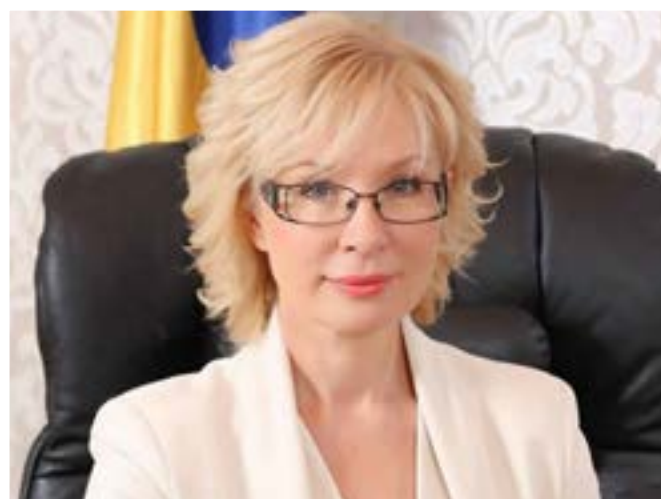
ОБРАНИЙ НОВИЙ УПОВНОВАЖЕНИЙ З ПРАВ ЛЮДИНИ

Новим Уповноваженим Верховної Ради України з прав людини була обрана Людмила Денисова. Свої голоси віддали 280 народних депутатів.

На новій посаді Людмила Денисова обіцяє в першу чергу зайнятися полоненими і внутрішньо переміщеними особами, які зараз, на її думку, залишилися без уваги. Вона також зазначила, що планує ратувати за розвиток центрів надання безоплатної правової допомоги, а також виступати за проведення повномасштабної судової реформи.

Крім нерівності і забезпечення законності, важливим аспектом своєї діяльності Людмила Денисова вважає подолання бідності та запобігання трудової міграції.

Людмила Денисова народилася 6 липня 1960 року в Архангельську. Український політик, державний діяч і народний депутат України V-VIII скликань. Член політичної партії «Народний фронт». На момент обрання до Верховної Ради України VIII скликання обіймала посаду міністра соціальної політики в уряді Арсенія Яценюка. З 4 грудня 2014 року - голова парламентського комітету з питань соціальної політики.



МАЛЬКОМ МАКЛИН - ЛЮДИНА, ЯКА ЗМІНИЛА СВІТ



Контейнерним перевезенням всього лише 62 роки з дня свого народження. Вперше контейнеровоз, розрахований на перевезення всього лише 58 контейнерів стандарту 35 футів, відправився в пробний рейс з порту в Ньюарку в порт Х'юстон. Судно було перероблено з застарілого нафтового танкера і називалося Ideal X. І сталося це 26 квітня 1956 року. Саме цю дату вважають відправною точкою в створенні принципово нового способу перевезення найрізноманітніших вантажів по всьому світу.

Особистість, яка змінила правила гри

Malcom McLean, американський громадянин, на початку 30 років минулого століття винайшов новий спосіб доставки вантажів морським шляхом. Саме ця людина згодом увійде в історію, як творець контейнера. З'явившись на світ у 1913 році в сім'ї з великою кількістю дітей, йому було зовсім не солодко в початкові роки дитячого життя. Фермерство в той час було не з легких. І отримавши тільки повну середню, стандартну за тими мірками, освіту, він почав накопичувати первинний капітал, щоб спільно з сестрою купити старий вантажний автомобіль. Ідея полягала в тому, щоб організувати власну транспортну компанію, з перевезення бочок, що належать тютюновим фабрикам. Протягом деякого часу, Мальком був навіть водієм в своїй маленькій компанії.

Вдале ведення бізнесу дало свої плоди, і вже в 1940 році в розпорядженні бізнесмена налічувалося не менше 30 вантажних авто. А ще через кілька років, McLean Trucking розрослася до найбільшої компанії по всій Америці. По дорогах країни колесило 1770 вантажівок, які розвантажувалися і завантажувалися на власних 32 терміналах. Але ідея з контейнерами прийшла йому в голову вже в 1937 році. Будучи водієм на одній зі своїх машин, Маклін простояв в порту, чекаючи своєї черги, кілька годин. Спостерігаючи, як повільно просувався процес ручного завантаження, за допомогою дюжини робочих, він подумав, а чому ніхто не вантажить машини з причепами цілком? Хоча, машини годі й вантажити, залишити тільки причіп, або скажімо, тільки трейлер без коліс. І розміщувати таким чином не кілька штук, а сотню.

Він чесно намагався поділитися ідеєю з іншими судновласниками, але жодній серйозній компанії така ідея не припала до душі. Ніхто не бачив в ній перспективи. Підприємець не став впадати у відчай, і продовжував накопичувати необхідний капітал. Коли він досяг необхідної суми, він продав на піку слави свою транспортну імперію за 25 млн. доларів. І купив дві інші: термінал в порту Флориди і трансатлантичні перевезення. І назвав її McLean Industries, він збирався в корені змінити уявлення про перевезення товарів.

Найперший контейнер

Для того, щоб ідея Макліна втілювалася в життя, йому знадобилося 19 років. Але ось він стоїть на причалі в Ньюарку і спостерігає, як Ideal X залишає причал з першою партією

в вигляді 58 контейнерів. Його ідея у вигляді герметичної металевої коробки, зробленої за його власними кресленнями, в корені поміняла підхід до вантажоперевезень.

Він поступив досить мудро, не став робити контейнер довільних розмірів, а використовував певний стандарт. Запросивши для цієї мети фахівця і винахідника Кіта Тантлінгера, він, підказуючи йому свої думки, розробив спеціальний контейнер, щоб він міг ідеально розміщуватися на платформі американського стандартної вантажівки - 35 футів. Досить швидко світ зрозумів ідею творця, і цей розмір стандартизували і запустили в масове виробництво. Тільки завдяки стандарту Twenty-foot Equivalent Unit ідея миттєво прижилася і поширилася по всьому світу. А посилені бокові частини із спеціальними замками дозволили ставити контейнери один на інший, без ризику пошкодження. Штабелювання контейнерів в кілька ярусів також зіграло свою роль, в кількості і якості перевезення.

У наш час по всьому світовому океану і навіть на суші перевозять практично всі вантажі в п'яти стандартизованих контейнерах: 20,40,45, 48 та 53 футових.

Творець навіть не припускав, що завдяки йому вдасться створити повністю закінчену, робочу версію доставки вантажу від відправника до замовника. Контейнер можна ефективно перевозити не тільки морем, але і по суші автомобільним або залізничним транспортом. Завантаження і вивантаження проводиться в кілька разів швидше, практично без великого втручання робітників, за допомогою кранів. В середині минулого століття в торгове судно самого звичайного розміру можна було завантажити тільки 10 000 тонн товарів. І транспортувати їх зі швидкістю 16 вузлів. Після переобладнання його під контейнери, це ж саме судно було здатне перевозити 40 000 тонн корисних вантажів з більш високою швидкістю, до 23 вузлів. Вигода від винаходу доведена всьому світу. Більш того, після впровадження такого виду перевезень, навантажувальні роботи подешевшали в 30 разів, і становлять 0,16 долара за одну тону.

Революція контейнерів

Але повернемося назад в середину минулого століття. Через рік після відправки першого в світі контейнеровоза вже існувала перша морська контейнерна лінія, яка з'єднувала міста Техас, Флориду і Нью-Йорк. Через шість років Мальком особисто відкрив термінал в Нью-Йорку, який обслуговував тільки контейнери і став прототипом майбутніх світових терміналів. Але, як завжди буває зі справжніми хорошими ідеями, були противники нововведення, які свято вірили, що перевезення навалом має майбутнє, і активно їй відстоювали, незважаючи на всі недоліки. Робочі просто боялися залишитися без роботи.

Першим по-справжньому вдалим доказом простоти і дешевизни перевезення за допомогою контейнерів можна вважати підписаний творцем контракт з урядом США,

на постачання необхідних вантажів для військових, які проводили операцію у В'єтнамі. Але цьому передувало досить багато бюрократичних перепон. Поставки військовим почали приходити в п'ять разів швидше, ніж раніше, а доставка обходилася значно дешевше. Саме цей факт, повністю задокументований бюрократами, вже неможливо ігнорувати. У 1960 році під час реорганізації своєї компанії Мальком змінює назву компанії на SeaLand, щоб більш точно відображати вид діяльності, пов'язаної не тільки з морськими, а й з сухопутними перевезеннями.

1966 рік приніс компанії міжнародну популярність, запускається перша трансатлантична лінія контейнерних перевезень. До цього моменту по всьому світу можна було нарахувати більше 27 тисяч контейнерів з емблемою компанії. По морях і океанах переміщалися 36 контейнеровозів з можливістю обслуговування в 30 найбільших морських портах. Після того, як справу було зроблено, і контейнерні перевезення вже неможливо було зупинити, творець вирішив відійти від справ, і продати свою компанію. Це принесло йому 530 мільйонів доларів.

Незважаючи на те, що Мальком запатентував свій винахід, він не став на цьому наживатися, і дозволив всім вантажоперевізникам безкоштовно користуватися ідеєю. Цей факт теж сприяв миттєвому поширенню контейнерів по всьому світу, і використанню ідеї повсюдно. Контейнери дозволили розширити кількість і різноманітність товарів, що перевозяться, в тому числі і продуктів. Якщо деякі речі було занадто дорого перевозити через океан, то зараз це стало можливо завдяки винаходу Малькома.

За даними статистики, в дорозі кожен день по всьому світу знаходяться близько 15 мільйонів контейнерів. А за рік перевозяться кілька сотень мільйонів. Їх постійне поліпшення і модернізація дозволяє розширювати тип перевезених товарів. Від навальних, до рідких. Поступово модернізувалися і контейнеровози. Якщо на початку 70 років минулого століття вважалося неймовірним досягненням контейнеровоз на 800-1500 контейнерів, то у 2015 році було спущено на воду найбільше судно цього класу, на 19224 контейнера. Воно настільки велике, що його можуть завантажувати і розвантажувати всього кілька портів в світі.

Маклін пішов з життя 25 травня 2001 року, у віці 87 років, через серцеву недостатність. У день смерті творця контейнерних перевезень судна по всьому світу, які причетні до цієї справи, подали протяжний гудок, в честь пам'яті людини століття. Саме такий титул присвоїв йому знаменитий журнал Forbes, назвавши його «одним з небагатьох людей, які змінили світ». Незважаючи на складність, він зумів їх усіх подолати і подарувати світу трохи простоти і надійності. Саме такі люди змінюють світ на краще, створюючи унікальні речі та втілюючи їх у життя.

www.seajob.biz



СУДНОМЕХАНІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ ОНМУ СТАЄ ІНСТИТУТОМ МОРСЬКОГО ФЛОТУ



Місто-герой Одеса - це не просто місто біля моря - воно завжди було містом-морем, містом неперушних морських традицій, містом нев'янучої морської слави. Молоді одесити в усі часи віддавали перевагу морським професіям. З багатьох морських навчальних закладів Одеси завжди був престижним «Водний», так багато поколінь називали ОНМУ. Для сьогоднішніх молодих людей, які мріють пов'язати свою долю з морем, стати морськими офіцерами, Навчально-науковий інститут морського флоту, кращого в світі ВНЗ - Одеського національного морського університету, широко відкриває двері і запрошує стати абітурієнтами, щоб отримавши тут освіту, стати володарем диплома таких престижних професій, як судномеханік, електромеханік і судноводій.

Одеський національний морський університет (ОНМУ) - найбільший навчальний і науковий заклад світового значення. Цей унікальний ВНЗ відомий на всіх континентах Землі. Будівля старого корпусу університету, яку було побудовано ще в 1859 році й де спочатку перебував інститут шляхетних дівчат, дбайливо зберігає пам'ять про своє минуле. Її сводчасті коридори з'єднують двоколірний актовий зал, один з найкрасивіших в місті, з навчальними аудиторіями та внутрішнім храмом. Старовинна будівля з двох сторін добудована сучасними корпусами, унікальна фасадна решітка, що збереглася з тих часів та розроблена всесвітньо відомим архітектором Боффо, захищає внутрішній парк, наповнений екзотичними деревами.

За час плідної діяльності університету, створеного в 1930 році, у нього було чотири назви - ОІІВТ (Одеський інститут інженерів водного транспорту), ОІІМФ (Одеський інститут інженерів морського флоту), ОДМУ (Одеський державний морський університет) і нині - ОНМУ (Одеський національний морський університет), різні за словосполученням, але єдині

за змістом, значенням і результатами діяльності. І, як і раніше, з любов'ю і гордістю наші випускники називають свою Альма-матер традиційним ім'ям «Водний», яке є унікальним в Україні і в усьому світі. Одна із зірок на нашому небосхилі названа ім'ям ОІІМФ.

У недавньому минулому випускники університету стояли на чолі Міністерства морського флоту колишнього Радянського Союзу, і зараз багато випускників керують портами, пароплавствами і судноремонтними заводами країн колишнього Союзу. Майже весь інженерний склад морських установ і організацій - випускники «Водного». В їх числі - ціла плеяда професорів, викладачів і вчених університету, чий імена відомі в науковому світі далеко за межами наших кордонів.

ОНМУ - це багато поколінь морських фахівців, що працюють в 63 країнах світу. Сьогодні структура ОНМУ складається з 3 інститутів (Інститут морського флоту, Морський гуманітарний інститут та Інститут морського бізнесу), це десять морських факультетів, 33 кафедри, які готують фахівців з 15 морських спеціальностей. Це високий рівень викладання на основі багаторічного плідного наукового фундаменту, постійний пошук нових форм діалогу «викладач - студент» на рівні європейських і світових стандартів, висока затребуваність щасливих володарів диплома унікального ВНЗ. ОНМУ бере участь в розробці морської транспортної політики галузі та глобальних державних програм, вирішуючи найважливіші управлінські, економічні та технічні завдання.

ОНМУ входить до Європейської асоціації університетів, до Міжнародної асоціації морських університетів, будучи єдиним в Україні та в країнах колишнього СРСР Вищим Навчальним Закладом, який готує спеціалістів з усіх видів керуючих та технічних спеціальностей для флоту та для берегових підприємств моргосподарського комплексу.

Одним з основних факультетів ОНМУ до теперішнього часу був судномеханічний факультет. Він існував з дня заснування «Водного», з 1930 року, і протягом багатьох десятиріч готував інженерів-судномеханіків. Зараз на базі судномеханічного факультету створено Навчально-науковий інститут морського флоту. Директором новоствореного інституту призначений к.т.н., доцент О.М. Шумило - член-кореспондент Транспортної Академії України. Сьогодні інститут забезпечує підготовку фахівців за такими спеціальностями: «Річковий і морський транспорт», спеціалізації: «Експлуатація суднових енергетичних установок»; «Судноводіння»; «Експлуатація суднового електрообладнання і засобів автоматики», а також за спеціалізацією «Електроенергетика, елек-

тротехніка та електромеханіка».

Основним місцем роботи фахівців, які закінчили судномеханічний факультет ОНМУ, є судноплавні компанії і підприємства моргосподарського комплексу.

Сучасна професійна підготовка суднових спеціалістів вимагає безперервного освоєння сучасних наукових досягнень і базується на прогресивних наукових та методичних розробках, оновленні лабораторної бази, навчальних майстерень, машинного залу і тренажерних комплексів, які мають в своєму розпорядженні кафедри інституту.

Навчально-науковий інститут морського флоту сьогодні - це науково-виробничий комплекс, здатний вирішувати різні питання професійної підготовки суднових і берегових інженерів-механіків, інженерів-електромеханіків і судноводіїв високої кваліфікації, чий рівень відповідає світовим вимогам.

В процесі навчання використовуються реальні суднові машини та механізми, локальні системи управління і комп'ютерні тренажери. Найважливішою складовою підготовки фахівців морського транспорту є виробничі практики, під час яких студенти отримують необхідні професійні навички та досвід роботи на суднах вітчизняних і іноземних судноплавних компаній, на судноремонтних і суднобудівних заводах, в науково-дослідних організаціях.

Судномеханічний факультет - кузня кадрів України і всього колишнього Союзу. Багато його випускників довели, що, якщо поставити перед собою мету і бути успішним у житті і навчанні, результати дадуть про себе знати.

Про досягнення факультету і його вихованців можна багато написати. І інші факультети можуть пишатися своїми досягненнями, всіх їх об'єднує особливість, яка робить «Одеський Водний» унікальним і відомим у всьому світі. Причиною тому є відносини, які складаються між людьми в цих стінах, і потім розносяться по всьому світу.

Кожні 5 - 10 років наш випуск судномеханіків збирається на зустрічі, приїжджають наші друзі, розкидані по 6 країнам, говоримо про серйозні справи, співаємо, жартуємо, згадуємо студентські казуси, допомагаємо тим, хто потребує допомоги. З 2016 року видали поетично-літературний збірник і есе наших випускників «Безбрежність мрії і граничність морів», присвячений нашим батькам, шкільним вчителям, а також професорсько-викладацькому складу Водного і друзям-однокурсникам. І кожен раз співаємо наші пісні, які склали в студентські роки, в тому числі Гімн водників 1958 року народження, який склав і поклав на музику наш однокурсник В'ячеслав Аніскевич.

Численний колектив професорсько-викладацького складу ОНМУ і випускників судномеханічного факультету Водного звертається до тих, хто хоче пов'язати свою долю з морем: ми раді побачити в нашій великій, дружній сім'ї моряків нові обличчя. Ми вас навчимо всіх наук, які потрібні морському фахівцю, допоможемо стати професіоналом своєї справи, передамо наші традиції, навчимо бути успішними в житті, навчимо дружити і любити наш унікальний морський заклад, який ви будете називати «Alma Mater» і пишатися званням «Водника».

А.В. Кобзарук, к.т.н., доцент кафедри ОНМУ, дійсний член Всеукраїнської Спілки письменників-мариністів



О.М. Шумило, к.т.н., доцент,
член-кореспондент Транспортної
Академії України, директор ІНІМФ



«ДЕВ'ЯТКА» ЗУСТРІЧАЄ ГОСТЕЙ



В Ізмаїльському вищому професійному училищі («Дев'ятка») пройшов значущий і, в той же час, традиційний захід - День відкритих дверей. 17 березня 2018 року Ізмаїльське вище професійне училище відкрило свої двері для учнів міста і району.

Учнів шкіл Ізмаїла, Кілії, Рені, Болграда, а також сільських шкіл Ізмаїльського та інших районів, радо зустріли в училищі, гостям запропонували захоплюючу екскурсію по корпусам ІВПУ, яка продемонструвала на власні очі весь спектр професій.

Мотористи показали гостям вміння запускати судновий двигун, матроси продемонстрували вміння кидати легості і проводити швартові роботи, а майбутні зварювальники на полігоні електрогазозварювальних робіт проводили газорізальні роботи.

Не менш яскраві були виставки учнів комерційних професій - ефектні рекламні профорієнтаційні банери, буклети і каталоги. Майбутні підприємці познайомилися з тонкощами свого навчання в навчально-тренувальній фірмі «Істр», створеній в училищі у рамках німецько-українського проекту «Трансформ», і запросили приєднатися до святкового чаювання. Гостям були запропоновані в асортименті чай, кулінарні та солодкі кондитерські вироби.

У спортзалі училища гості могли з інтересом спостерігати за результатом дружніх ігор з волейболу між командами «Дев'ятки», с.Приморське Татарбунарського району

та Державного університету інфраструктури і транспорту. Призові місця розподілилися наступним чином: перше місце посіла команда приймаючої сторони - «Дев'ятка» (тренер Швайка Микола Олександрович), друге місце посіла команда Державного університету інфраструктури і транспорту (тренер Швайка Микола Олександрович), і третє місце - волейбольна команда школи с.Приморське Татарбунарського району (тренер Швайка Олександр Йосипович).

У навчальній лабораторії «Ресторан» офіціанти-бармени вразили своєю експозицією, накривши барвистий тематичний стіл, присвячений світлому святу Великодня. Майбутні шеф-кухарі підкорили своїми кулінарними шедеврами. Чого тут тільки не було: і делікатеси з морепродуктів, і скумбрія фарширована, і розкішні десерти, а кондитери приголомшили всілякими тортами! Гостям були продемонстровані шаруваті коктейлі, техніка святкового сервірування столів, фірмові страви випускників-третьоккурсників.

Свято вдалося на славу, і можна з упевненістю сказати, що «Дев'ятка», як завжди, гордо носить своє ім'я, гідно готує професіоналів своєї справи і буде ще багато років радувати подібними святами професійної майстерності.

А.Г.Мітрова, методист ІВПУ



ПРОФСПІЛКА ПРИВІТАЛА УЧАСНИКІВ ЧЕМПІОНАТІВ З КІОКУШИН КАРАТЕ



24 березня в Одесі пройшов відкритий Чемпіонат України серед дорослих та чемпіонат Одеської області з кіокушин карате серед дітей та юніорів в розділі «куміте» та «ката». Змагання провела Одеська обласна федерація кіокушин карате під патронатом Національної федерації кіокушин карате в Україні.

Секретарем Одеської обласної федерації є Олександр Бажан, старший помічник капітана і член Профспілки робітників морського транспорту України. Олександр Миколайович люб'язно запросив рідну Профспілку звернутися до учасників зі словами настанови.

Сам моряк спортом захоплюється давно, ще до початку морської кар'єри, тобто більше 20 років. Син Олександра Миколайовича займається карате і є вихованцем клубу.

Представники Профспілки робітників морського транспорту України привітали спортсменів і передали подарунки від Профспілки для переможців Чемпіонату.

Організатори Чемпіонату подякували ПРМТУ за підтримку, висловили надію на подальшу співпрацю і в урочистій обстановці вручили Подяку.

В МКТФ ПРОЙШЛА ВИСТАВКА РОБІТ КУРСАНТІВ



Щорічно в морехідному коледжі технічного флоту Національного університету «Одеська морська академія» проходять тижні спеціальності. Ці дні зазвичай наповнені різноманітними заходами - олімпіадами, змаганнями, виступами - які дозволяють курсантам наочно продемонструвати свої навички та вміння, набуті під час навчального процесу.

В рамках тижня електромеханічної спеціальності пройшла виставка робіт курсантів цього відділення. У конкурсі брали участь курсанти 1- 4 курсів. Кожен готував роботу індивідуально під керівництвом Олександра Івановича Носкова - викладача дисципліни «Електроніка». Оцінювала роботи спеціальна комісія за участю викладачів і керівництва коледжу, а також

Профспілки робітників морського транспорту України.

Комісія оцінювала не тільки готову роботу, а й теоретичні знання курсантів. Одним з факторів оцінки була корисність роботи, можливість застосування її на практиці.

В урочистій обстановці курсанти, роботи яких були визнані кращими, отримали невеликі пам'ятні сувеніри від Профспілки.



ПРМТУ ВІДРОЖДУЄ ДОБРІ ТРАДИЦІЇ



Мало хто вже пам'ятає, але невід'ємною частиною Чорноморського морського пароплавання був «Женсовет» - група активних дружин моряків, які займалися соціальними питаннями Пароплавання. Навчені досвідом «морячки» ділилися ним з молодим поколінням, разом проводили дозвілля, організовували заходи для моряків та їхніх родин. Багато поколінь нинішніх моряків виросли на знаменитих «пароплавських ялинках» у Палаці моряків. Побувати на них було справжнім привілеєм. Але, на жаль, разом із занепадом колись могутнього ЧМП, поступово зжила себе і Жіноча рада.

Профспілка робітників морського транспорту України вирішила відродити цю добру традицію.

«Щодня спілкуючись з моряками, також часто спілкуємося і з їхніми дружинами, заохочуємо їх брати участь в навчальних та інформаційних семінарах. Ми зміцнюємо сім'ї на розважальних заходах і навіть допомагаємо морським сім'ям подружитися між собою. Дружини моряків часто обмінюються контактами, спілкуються - для них це важливо. Думаємо, що прийшов час відродити добру традицію - об'єднати активних дружин моряків», - розповів Олег Григорюк, Перший заступник Голови ПРМТУ.

Перші збори «Морських зірок» - саме так вирішили назвати свою групу активні дружини моряків - відбулися 23 березня. Після знайомства та обговорення майбутніх планів приємним сюрпризом від Профспілки став кулінарний майстер-клас від переможниці шоу «Майстер Шеф - 6» Асмик Гаспарян.

МОРЕЯКЪ
УКРАЇНСЬКА
ПРОФСПІЛКОВА
ТРАНСПОРТНА
ГАЗЕТА

Засновники:
Профспілка робітників морського транспорту України
Чорноморська первинна профспілкова організація моряків

Свідectво про державну
реєстрацію печатного засобу
масової інформації видано
Міністерством юстиції
України 20.01.1011 р.
Серія КВ № 17384-6154Р

www.mtwtu.org.ua
e-mail:
moryak@mtwtu.org.ua,
office@mtwtu.org.ua

Точка зору редакції газети не завжди збігається
з точкою зору авторів.
Відповідальність за достовірність інформації
несуть автори публікацій.
Редакція в листування з авторами не вступає
і повернення рукописів не проводить.

65009 м. Одеса
Гагаринське плато, 5-Б
Тел. 42-99-02
Тираж 3000 екз.