

## ЧИ СПІТКАЄ УКРАЇНСЬКЕ ДУНАЙСЬКЕ ПАРОПЛАВСТВО ДОЛЯ ЧМП?

Занепокоєння в Українському Придунав'ї викликає ситуація в ПрАТ «Українське Дунайське пароплавання». Дії нинішньої адміністрації пароплавання на чолі з О. Хомяковим доводять трудовий колектив підприємства до небувалого обурення, працівники вже на межі вжиття крайніх заходів задля припинення свавілля та беззаконня, що нині панують в єдиному та останньому, що залишилось в Україні, державному пароплаванні.

СТОР.2



## ПЛЕНУМ ЦР ПРМТУ: ПІДГОТОВКА ДО З'ЇЗДУ ТРИВАЄ

04 лютого 2021 року, під головуванням лідера Профспілки Михайла Кіреєва, пройшов черговий Пленум Центральної Ради ПРМТУ. Засідання відбулося частково в режимі відеоконференції з використанням платформи ZOOM, частково офлайн.



СТОР.4

## ЧИ БУДУТЬ МОРЯКИ ВИЗНАНІ КЛЮЧОВИМИ ПРАЦІВНИКАМИ В УКРАЇНІ?

Сьогодні 55 держав світу визнали моряків ключовими працівниками. Профспілка робітників морського транспорту України словом і ділом закликає українських чиновників визнати моряків ключовими працівниками і розробити конкретні заходи підтримки моряків.



СТОР.4

## В ПЕРВИННИХ ПРОФОРГАНІЗАЦІЯХ ПРМТУ ВІДБУЛИСЯ ЗВІТНО-ВИБОРНІ КОНФЕРЕНЦІЇ

Представники Профспілки робітників морського транспорту України взяли участь у звітно-виборних конференціях первинних профспілкових організацій Ізмаїльського МТП, ПрАТ «УДП», «Єдність» (ДП "КТО"), НУ "ОМА", які відбулися у січні-лютому 2020 року.



СТОР.12-14

## МОРСЬКИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЦЕНТР. ВИСНОВКИ 2020

Пропонуємо ознайомитися зі статистикою звернень в МІЦ в період пандемії. За даними інфографіки видно, що Центр є досить ефективним інструментом координації зусиль між Профспілкою робітників морського транспорту України і Міністерством закордонних справ України, який не має аналогів.



СТОР.5

## ЧИ СПІТКАЄ УКРАЇНСЬКЕ ДУНАЙСЬКЕ ПАРОПЛАВСТВО ДОЛЯ ЧМП?

Первинна профспілкова організація Приватного акціонерного товариства “Українське Дунайське пароплавство” (надалі — ППО ПрАТ “УДП”) — організаційна ланка Профспілки робітників морського транспорту України, звернулася до ПРМТУ за підтримкою та допомогою, бо дії нинішньої адміністрації Приватного акціонерного товариства “Українське Дунайське пароплавство” (надалі — ПрАТ “УДП”, підприємство, пароплавство) на чолі з О. Хомяковим доводять трудовий колектив підприємства до небувалого обурення, працівники вже на межі вжиття крайніх заходів задля припинення свавілля та беззаконня, що нині панують в єдиному та останньому, що залишилось в Україні, державному пароплаванні.

### ПОРУШЕННЯ АДМІНІСТРАЦІЄЮ УМОВ КОЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРУ

Навесні 2020 року адміністрація підприємства на чолі з О. Хомяковим, в порушення вимог трудового законодавства України, в односторонньому порядку (наказ № 82 від 17.03.2020 р.) припинила дію Колективного договору щодо соціальних гарантій звичайним працівникам, виплати за якими наразі їм так необхідні в умовах всесвітньої пандемії, спричиненої COVID-19 (зберігаючи при цьому занадто високий та невиправданий рівень оплати праці керівного складу самого підприємства). Працівники підприємства залишилися без виплат за діючим Колективним

договором: відпусток на оздоровлення, у зв'язку з народженням дітей, матеріальної допомоги на лікування, поховання тощо... У той же час, на медійних ресурсах пароплавання і Мінінфраструктури (єдиного засновника та вищого органа управління ПрАТ “УДП”, надалі — МІУ) зазначається про стабільну ефективність та прибутковість роботи пароплавання і одержуваний прибуток. Втім, всі офіційно подані письмові вимоги профспілкової сторони припинити наявні порушення колективного договору та трудового законодавства були проігноровані керівництвом ПрАТ “УДП”.

### ПОРУШЕННЯ АДМІНІСТРАЦІЄЮ ТРУДОВИХ ПРАВ ПРАЦІВНИКІВ

За власну думку, за перешкоджання керівництву здійснювати правопорушення, за спробу відстояти свої трудові права, фінансові інтереси підприємства та його працівників, слідує, як наслідок, — неугодність нинішньому керівництву підприємства, — на кожного такого працівника чекає дисциплінарне стягнення і подальше звільнення за необґрунтованими підставами. За надуманими обставинами скорочуються працівники, що сумлінно працюють в пароплаванні понад 20-ти років. І звільнення відбуваються незважаючи на відмову профспілкової сторони в наданні згоди на це (що суперечить чинному законодавству України). Наразі, значна кількість незаконно звільнених та притягнених до дисциплінарних стягнень працівників оскаржує це у судовому порядку. Впевнені, що українська Фемида буде на боці правосуддя, та порушене нинішнім керівництвом ПрАТ “УДП” конституційне

право працівників на працю та її належні умови буде неодмінно поновлене.

Інший приклад свавілля з боку керівництва ПрАТ “УДП” — направлення працівників для роботи на пасажирські судна, на яких не забезпечуються належні умови роботи, зокрема — щодо температурного режиму (температура становить від 60°C, люди перебувають на своїх робочих місцях у верхньому одязі, обмотані додатково ковдрами і шарфами), щодо забезпечення засобами боротьби з розповсюдженням коронавірусу (відсутні антисептики, маски, термометри тощо). У зв'язку з такими нелюдськими умовами праці деякі працівники були змушені звільнитися.

Працівники скаржаться на психологічний та моральний тиск на них з боку адміністрації. Відомі випадки, коли працівників під загрозою звільнення змушували вчиняти протиправні дії, в т.ч. по відношенню до ППО ПрАТ “УДП”.

### ВІДСУТНІСТЬ ДІАЛОГУ ТА ІГНОРУВАННЯ ППО ПрАТ “УДП” З БОКУ АДМІНІСТРАЦІЇ

Варто окремо зауважити, що більшість запитів ППО ПрАТ “УДП” щодо поточної ситуації в пароплаванні, щодо його планів розвитку, вирішення поточних нагальних питань, та подальшої долі трудового колективу — так і залишаються без належної відповіді з боку його нинішнього керівництва. Більше того, адміністрація підприємства припинила погодження з профспілковим комітетом ППО ПрАТ “УДП” документів, що стосуються трудових, соціально-економічних прав та інтересів працівників пароплавання. А про спільні наради та консультації з профспілковою стороною — взагалі не йдеться...

Характерно, що таке небажання до діалогу та співпраці нинішнє керівництво па-

роплавання проявляє не тільки у відношенні до ППО ПрАТ “УДП” та свого трудового колективу. За наявною інформацією — нинішнім керівництвом зухвало чиняться перепони компетентним державним органам в здійсненні перевірок фінансової діяльності ПрАТ “УДП”, дотримання законодавства про працю тощо. У зв'язку з наявними в дія керівництва ПрАТ “УДП” ознаками кримінальних правопорушень — наразі вже подані звернення до правоохоронних органів з боку окремих працівників підприємства, органів місцевого самоврядування (зокрема — Одеської обласної ради), народних депутатів України тощо. Втім, на жаль, належного реагування на такі звернення поки що не спостерігається.

### ПЕРЕДАЧА ФЛОТУ ПАРОПЛАВСТВА

Характерно, що всупереч вимог Статуту ПрАТ “УДП”, до цих пір не сформована Наглядова Рада підприємства, а її функції перейняв на себе єдиний орган управління підприємством в особі МІУ. Під гаслами нібито “деофшоризації” з боку МІУ не зупинена безоплатна передача флоту ПрАТ “УДП” до статутного капіталу новоствореної задля цього угорської компанії Business Shipping Company Kft. (BSC), в складі керівних органів якої перебувають особи, відомі своєю причетністю до фінансових та майнових скандалів.

Запити профспілкової організації пароплавання про майбутню долю працівників, що працюють на означеному флоті, досі залишаються без відповіді з боку

керівництва ПрАТ “УДП”, наразі залишаються незрозумілими їх подальші умови працевлаштування, їх майбутнє...

Зважаючи на те, що ПрАТ “УДП” наразі є прибутковим для нашої Держави підприємством — незрозуміла необхідність передачі його ліквідних активів штучно створеним для цього іноземним підприємствам, залишаючи при цьому всі боргові зобов'язання за ПрАТ “УДП”. У разі реалізації цієї “схеми”, вона в разі перевершить всесвітньо відомий сценарій знищення Чорноморського морського пароплавання, який позбавив українських моряків можливості працювати на суднах під своїм національним прапором та змусив їх шукати роботу за кордоном.

### АКЦІЇ ПРОТЕСТУ ПРАЦІВНИКІВ

Зважаючи на повне небажання керівництва вести соціальних діалог з профспілковою стороною, ігнорування інтересів трудового колективу, продовження порушення чинного законодавства України, — були проведені протестні акції працівників біля адміністративної будівлі ПрАТ “УДП”, за результатами яких направлялися звернення до Прем'єр-міністра України, Міністра інфраструктури України з закликом припи-

нити трудові відносини з діючим керівництвом ПрАТ “УДП” на чолі з О. Хомяковим.

Кричуща ситуація, що склалася в ПрАТ “УДП”, вже неодноразово висвітлювалася в ЗМІ місцевого, регіонального і навіть національного рівнів. Втім, трудовий колектив підприємства поки що залишається непочутим з боку Уряду, а керівництво ПрАТ “УДП” продовжує порушувати чинне законодавство України ще з більшою зухвалістю.

### СТВОРЕННЯ РОБОТОДАВЦЕМ “ЖОВТОЇ” ПРОФСПІЛКИ

Зважаючи на те, що ППО ПрАТ “УДП” намагається якнайкраще відстоювати права трудового колективу, у вересні 2020 року в ПрАТ “УДП” була створена нова профспілка, де засновниками виступили заступники нинішнього в.о. голови Правління ПрАТ

“УДП” О. Хомякова. Впевнені, що метою створення означеної “жовтої” профспілки є забезпечення безперешкодного погодження протиправних рішень і дій нинішнього керівництва ПрАТ “УДП”.

## ПЕРЕШКОДЖАННЯ ЗАКОННІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ППО ПрАТ «УДП»

Задля того, щоб заблокувати роботу ППО ПрАТ «УДП», її профком був позбавлений адміністрацією приміщення, яке він займав вже багато років поспіль, і де залишилася вся оргтехніка, документи, інші матеріальні цінності профспілкової організації. Взамін, керівництвом підприємства для роботи профкому було цинічно надане інше приміщення, яке знаходиться віддалено від адміністративної будівлі пароплавання, та взагалі є непридатним для використання, де з 2014 року немає води, електрики, опалення тощо. Доступ до будівлі ПрАТ «УДП» та приміщень, де працюють члени Профспілки, наразі для профкому ППО ПрАТ «УДП» за вказівкою адміністрації заблокований, письмові вимоги профкому припинити вчиняє порушення канцелярією ПрАТ «УДП» не приймаються. Окрім того, з загальнодоступних приміщень пароплавання були демонтовані інформаційні стенди ППО ПрАТ «УДП», щоб позбавити трудовий колектив можливості знайомитися з профспілковою інформацією.

У зв'язку з вищевказаним, ППО ПрАТ «УДП» була вимушена неодноразово викликати поліцію та подавати свої письмові скарги та заяви правоохоронним органам, тому, що останні дії адміністрації по відношенню до ППО ПрАТ «УДП» підпадають під ознаки кримінального правопорушення, а саме — перешкоджання законній діяльності професійних спілок. Сподіваємося, що правоохоронні органи дадуть належну оцінку діянням нинішньої адміністрації ПрАТ «УДП» на чолі з О. Хомяковим, задля припинення правопорушень та притягнення винних осіб до відповідальності.

Незважаючи на значний резонанс і загальновідомість критичності ситуації, в якій опинилося пароплавання, питання виведення підприємства з кризи, припинення порушення законодавства України її поточним керівництвом на чолі з О. Хомяковим — продовжують залишатися поза належною увагою з боку вищих органів управління.

Профспілка робітників морського транспорту України від імені трудового колективу ПрАТ «УДП» звернулася до Міжнародної федерації транспортників (ITF), а також до Уряду, Президента України, Голови Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури, Федерації профспілок України з метою привернення уваги до ситуації в пароплаванні та проханням невідкладно вжити всі можливі заходи по виведенню ПрАТ «УДП» з кризи, в т.ч. припинити трудові відносини з його нинішнім керівництвом на чолі з О. Хомяковим, яким грубо та цинічно порушуються законодавство про працю, про профспілки, їх права та гарантії діяльності, умови діючого в ПрАТ «УДП» Колективного договору, та створюються штучні умови, які сприяють збанкрутінню та занепаду пароплавання.

Міжнародна федерація транспортників направила на адресу Президента України та Кабінету Міністрів України лист щодо ситуації, що склалася в пароплаванні із закликом ініціювати розслідування відносно ПрАТ «Українське Дунайське пароплавання» та вищезазначених порушень, спрямованих проти робітників і профспілкової організації.

«Не так просто домогтися подібних листів, особливо від міжнародних партнерів, які дуже серйозно підходять до вивчення ситуації. Головне, на що звертається увага в першу чергу, це — принципова позиція самих працівників, чії права були порушені. З урахуванням того, що трудовий колектив зайняв принципову позицію, були проведені масштабні акції протесту, які були добре висвітлені у ЗМІ, ПРМТУ змогла швидко отримати відповідь від Міжнародної федерації транспортників (ITF). Дякуємо колективу за принципову позицію, це допомогло і їм, і нам оперативно отримати дані звернення», — зазначив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк.

Тож, трудовий колектив Українського Дунайського пароплавання живе надією на порятуюнок містоутворюючого підприємства з багаторічною історією, та повернення пароплаванню його гідного імені!



## В ППО ПРАТ «УДП» ВІДБУЛАСЯ ЗВІТНО-ВИБОРНА КОНФЕРЕНЦІЯ

03 лютого 2021 року в приміщенні громадської організації «Ізмаїльський інтернаціональний клуб моряків» пройшла звітно-виборна конференція Первинної профспілкової організації ПрАТ «Українське Дунайське пароплавання».

В роботі конференції взяли участь делегати, які представляли різні підрозділи судноплавної компанії. Гостями конференції стали Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв і його Перший заступник Олег Григорюк, а також керівник Управління ПРМТУ Артем Ракович.

З доповіддю про роботу первинної профспілкової організації за попередні п'ять років виступив її голова Віталій Татарчук. Одним з ключових питань порядку денного стали вибори голови організації і членів профспілкового комітету. В результаті відкритого голосування переважною більшістю голосів головою первинної профспілкової організації ПрАТ «УДП» знову було обрано Віталія Татарчука.

ПРМТУ вітає Віталія Татарчука та новий склад профспілкового комітету з обранням і бажає плідної і успішної роботи по відстоюванню прав трудового колективу та збереженню містоутворюючого підприємства!



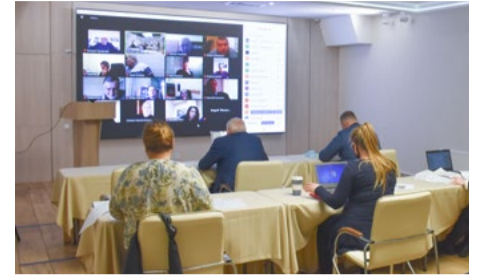
## ПЛЕНУМ ЦР ПРМТУ: ПІДГОТОВКА ДО З'ЇЗДУ ТРИВАЄ

04 лютого 2021 року в режимі відеоконференції відбулося XV засідання Центральної Ради Профспілки робітників морського транспорту України. Головував на засіданні Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв.

На порядку денному питання щодо підготовки до VIII З'їзду Професійної спілки робітників морського транспорту України.

Керуючись абз. 2 ст. 51 Статуту Професійної спілки робітників морського транспорту України та згідно постанови Центральної Ради ПРМТУ № ЦР-14-2 від 29.10.2020 р. «Про скликання VIII З'їзду Професійної спілки робітників морського транспорту України», Центральна Рада ПРМТУ затвердила звіт про діяльність Центральної Ради Профспілки за період з 2015 по 2020 р.р., а також схвалила порядок денний VIII З'їзду ПРМТУ.

Наприкінці засідання була заслухана інформація Молодіжної ради ПРМТУ щодо обрання нового голови організації. Тож, наразі новим лідером молоді ПРМТУ обрана Діана Торопенко, голова первинної профспілкової організації курсантів НУ «Одеська морська академія».



## ЧИ БУДУТЬ МОРЯКИ ВИЗНАНІ КЛЮЧОВИМИ ПРАЦІВНИКАМИ В УКРАЇНІ?

01 грудня 2020 року Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла Резолюцію 75/15, якою Асамблея настійно закликає всі держави — члени ООН визнати моряків і інший морський персонал в якості ключових працівників, а також всі міжнародні організації та інші зацікавлені сторони — надавати підтримку урядом у розробці та реалізації заходів щодо забезпечення заміни екіпажів суден, забезпечення морякам гідних умов праці, життя і захисту прав моряків.

Сьогодні 55 держав світу визнали моряків ключовими працівниками.

26 січня 2021 року підписано Декларацію Нептуна про благополуччя моряків і заміну екіпажів (The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change).

Декларація є закликом до держав вирішити кризу заміни екіпажів.

Основним завданням Декларації є визначення моряків ключовими працівниками і надання їм пріоритетного доступу до вакцин від COVID-19.

### Декларація звертає увагу на необхідність:

- забезпечити пріоритетний доступ моряків до вакцин від COVID-19 разом з іншими ключовими працівниками і медичним персоналом;
- розробити протоколи сертифікації та проведення вакцинації моряків, а також встановити стандартизований формат медичних карток з інформацією про вакцинацію і тестування моряків;
- впровадити Рекомендовану систему протоколів забезпечення безпечних змін екіпажу і подорожей під час пандемії COVID-19, яка буде схвалена Міжнародною морською організацією.

Профспілка робітників морського транспорту України словом і ділом закликає українських чиновників визнати моряків ключовими працівниками і розробити конкретні заходи підтримки моряків.

30 листопада 2020 року ПРМТУ направила до Кабінету Міністрів України проект постанови Кабінету Міністрів України «Про заходи державної підтримки моряків, які працюють на суднах в міжнародному морському судноплаванні».

Слід зазначити, що законодавство України не містить визначення «ключові працівники». З огляду на це, при розробці проекту постанови КМУ, ми виходили не з декларативного прагнення визначити моряків як «ключових працівників», а запропонували комплекс першочергових заходів, необхідних для підтримки моряків.

### Проектом постанови, серед іншого, передбачається:

- визнати моряків в якості категорії працівників, яким повинні бути надані заходи додаткової державної підтримки;
- визначити Морську адміністрацію України в якості національного контрактного органу з питань заміни екіпажів;
- створити Національну координаційну раду з питання заміни екіпажів;
- у правовому полі врегулювати питання продовження термінів дії кваліфікаційних документів моряків, а також медичних довідок.

В даний момент проект даної постанови все ще проходить внутрішнє погодження в Міністерстві інфраструктури України.

01 грудня 2020 року Міжнародна федерація транспортників (ITF) на прохання ПРМТУ

направила на адресу Кабінету Міністрів України лист за підписом Генерального секретаря ITF Стівена Коттона про необхідність визнання моряків ключовими працівниками.

10 лютого 2021 року ПРМТУ приєдналася до числа підписантів Декларації Нептуна.

**Цього ж дня ПРМТУ направлено лист Президенту України Володимир Зеленському, Кабінету Міністрів України, а також Міністру інфраструктури України та Міністру охорони здоров'я України з проханням:**

- включити моряків до переліку пріоритетних груп населення України для вакцинації від коронавірусу COVID-19;
- розробити протоколи вакцинації моряків, інші необхідні протоколи та інструкції, зазначені в Декларації Нептуна.

**Профспілкою робітників морського транспорту України готується додатковий документ, який акцентує увагу українських чиновників на інших, не менш важливих, проблемах, з якими стикаються українські моряки під час роботи на морських суднах, а саме:**

- робота моряків на субстандартних суднах, особливо в регіоні Чорного моря, що призводить до великої кількості аварій, як-то аварії з суднами «Арвін», «Делфі» або «Волго-Балт 214»;
- залишення моряків на суднах, кинутих судовласниками, без виплати заробітної плати, без засобів на репатріацію, а також без необхідного постачання;
- затримання моряків — громадян України за підозрою у скоєнні злочинів на морі, таких як контрабандні перевезення нафтопродуктів, наркотиків, сигарет або нелегальних мігрантів. Тривалі терміни перебування моряків під вартою без пред'явлення будь-яких звинувачень і без будь-якої компенсації в майбутньому;
- істотне збільшення кількості піратських атак на судна, особливо в регіоні Гвінейської затоки, захоплення моряків в заручники для отримання викупу;
- проблеми психологічного здоров'я моряків;
- зникнення моряків безвісти з суден, травми моряків під час роботи на суднах.

Профспілка робітників морського транспорту України закликає українських чиновників негайно відреагувати на запити ПРМТУ, визнати моряків ключовими працівниками та забезпечити реалізацію конкретних пропозицій Профспілки про заходи підтримки моряків в умовах пандемії COVID-19.



## МОРСЬКИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЦЕНТР. ВИСНОВКИ 2020

Морський інформаційний центр Профспілки робітників морського транспорту України за підтримки Міністерства закордонних справ України є єдиною платформою для надання невідкладної інформаційно-консультаційної допомоги українським морякам, які потрапили в кризові ситуації за кордоном, а також їх найближчим родичам. Центр розпочав свою роботу 28 червня 2018 року, а основною його метою було забезпечення координації діяльності між ПРМТУ і МЗС України для отримання своєчасної і повної інформації про моряків – громадян України, які опинилися в кризових ситуаціях за межами нашої держави.

Ще одним, не менш важливим, напрямом діяльності Центру є надання морякам і їх родичам інформації про судно і його власника, надання консультації щодо прав моряків в різних юрисдикціях тощо, оскільки важливо не тільки надавати оперативну допомогу, а й навчити самих моряків уникати проблемних ситуацій.

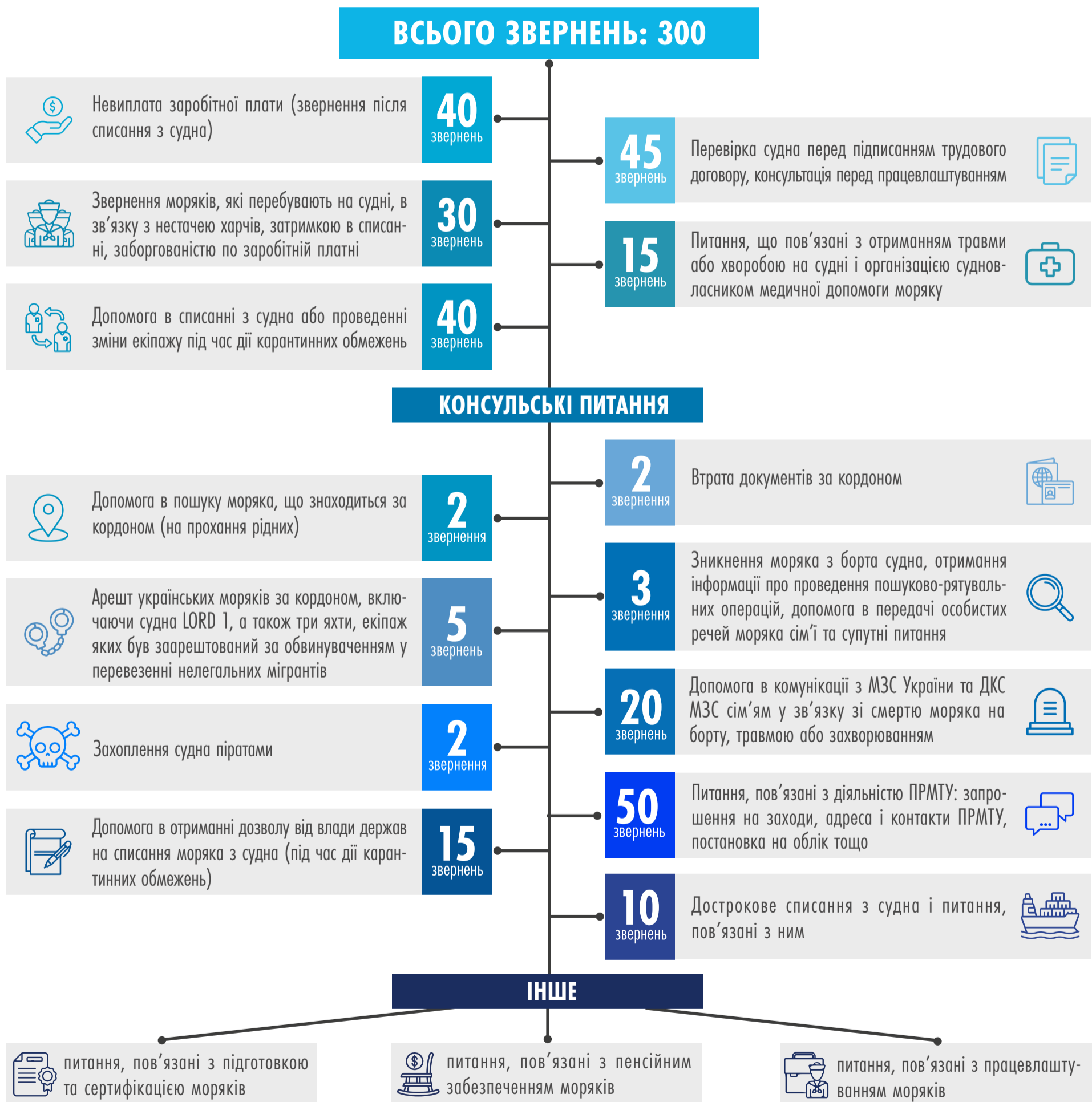
У березні, коли була оголошена пандемія коронавірусу COVID-19 і кількість звернень моряків збільшилася в кілька разів, функції Морського інформаційного центру

були розширені для більш оперативного реагування та координації дій не тільки з МЗС України, а й з інспекторатом ІТФ. Так, з 17 березня 2020 року на базі центру почала діяти гаряча лінія з питань COVID-19, яка продовжує функціонувати до цього дня.

Протягом цього року за сприяння МІЦ була здійснена комунікація з МЗС України за більш ніж 15 справами, включаючи випадки зникнення моряків, їх затримання і арешту за кордоном, летальні випадки і пов'язані з ними процедури, а також допомогу в поверненні додому моряків, списання яких було недоступно в тих чи інших країнах і стало можливим завдяки зверненню до дипломатичних представництв України за кордоном.

Ми пропонуємо вам ознайомитися зі статистикою звернень в Морський інформаційний центр в період пандемії. За даними інфографіки видно, що Центр є досить ефективним інструментом координації зусиль між Профспілкою і Міністерством закордонних справ України, який не має аналогів. Ми вдячні всім, хто звертався до нас протягом цього року і готові далі працювати на благо українських моряків!

### Статистика звернень в Морський інформаційний центр за 2020 рік



НАГАДУЄМО, ЩО ЗВ'ЯЗАТИСЯ З МОРСЬКИМ ІНФОРМАЦІЙНИМ ЦЕНТРОМ ПРМТУ ЗА ПІДТРИМКИ МЗС УКРАЇНИ МОЖНА:

+ 38-095-550-75-55 (WhatsApp, Viber, Telegram)

sos@mtwtu.org.ua

sos\_mtwtu.mfa

Звернення в Морський інформаційний центр ПРМТУ за підтримки МЗС України є абсолютно безкоштовним для всіх українських моряків та їх рідних.

## ПІДСУМКИ ДНОПОГЛИБЛЕННЯ НА ВОДНИХ ШЛЯХАХ УКРАЇНИ ЗА 2020 РІК

У 2020 році ДП «Адміністрація морських портів України» власним флотом та на умовах аутсорсингу виконала днопоглиблювальні (капітальні та експлуатаційні) роботи на внутрішніх акваторіях 5 портів, 5 підхідних каналах та на судноплавних річкових ВВШ (на р. Прип'ять і двох водосховищах р. Дніпро) загальним обсягом 4 957,6 тис. куб.м.

Обсяг експлуатаційних днопоглиблювальних робіт, виконаних власними силами ДП «АМПУ», у 2020 році склав 2266,6 тис. куб.м або + 80% до аналогічного періоду минулого року (у 2019 році — 1 256,2 тис. куб.м).

Протягом року виконано капітальне днопоглиблення в порту Чорноморськ в загальному обсязі близько 420 тис. куб.м.

У 2020 році обсяг експлуатаційного днопоглиблення внутрішніх акваторій та підхідних каналів портів Маріуполь та Бердянськ склав 2,5 млн куб.м. Днопоглиблення виконувалося як силами власного днопоглиблювального обладнання, так і на умовах аутсорсингу за договорами, що були укладені у 2019 році. Це дозволило відновити

глибини для забезпечення сталої роботи українських портів на Азовському морі, в яких у 2018 – 2019 р.р. діяла зменшена прохідна осадка.

Днопоглиблення на підхідних каналах, зокрема, морському підхідному каналі Дунай-Чорне море, Бузько-Дніпровсько-Лиманському та Херсонському морських каналах, проведено власним флотом ДП «АМПУ» (філія «Дельта-Лоцман») та спрямовано на підтримання оголошених глибин для забезпечення безпеки судноплавства і сталої роботи терміналів зазначених регіонів.

ДП «АМПУ» продовжує виконувати ремонтне черпання в межах судового ходу на Кременчуцькому (Полтавська обл.) і Кам'янському (Дніпропетровська обл.) водосховищах на р. Дніпро з метою забезпечення гарантованих габаритів на рівні 3,65 м. Роботи виконуються філією «Днопоглиблювальний флот» ДП «АМПУ». У 2020 році обсяг ремонтного черпання на річкових ВВШ склав 482,7 тис. куб.м: на р. Дніпро — 352,7 тис. куб.м, на р. Прип'ять – 130 тис.куб.м.



**ДОВІДКОВО** У липні 2020 року стартував пілотний для ДП «АМПУ» проєкт: оголошено відкриті торги та започатковано новий підхід до виконання днопоглиблювальних робіт та ремонтного черпання — фрахтування суден на умовах тайм-чартеру з можливістю використання зафрахтованих суден на будь-яких об'єктах ДП «АМПУ» та ділянках річкових ВВШ.

Прес-центр «АМПУ»



### ОБ'ЄМ ДНОПОГЛИБЛЕННЯ

2020 РІК (КУБ.М)

4,96  
МЛН КУБ. М

ЗАГАЛЬНИЙ ОБ'ЄМ ДНОПОГЛИБЛЕННЯ ТА РЕМОТНОГО ЧЕРПАННЯ, ВИКОНАНИЙ ДП «АМПУ»

2,27  
МЛН КУБ. М

ОБ'ЄМ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ДНОПОГЛИБЛЮВАЛЬНИХ РОБІТ, ВИКОНАНИХ ВЛАСНИМИ СИЛАМИ ДП «АМПУ»

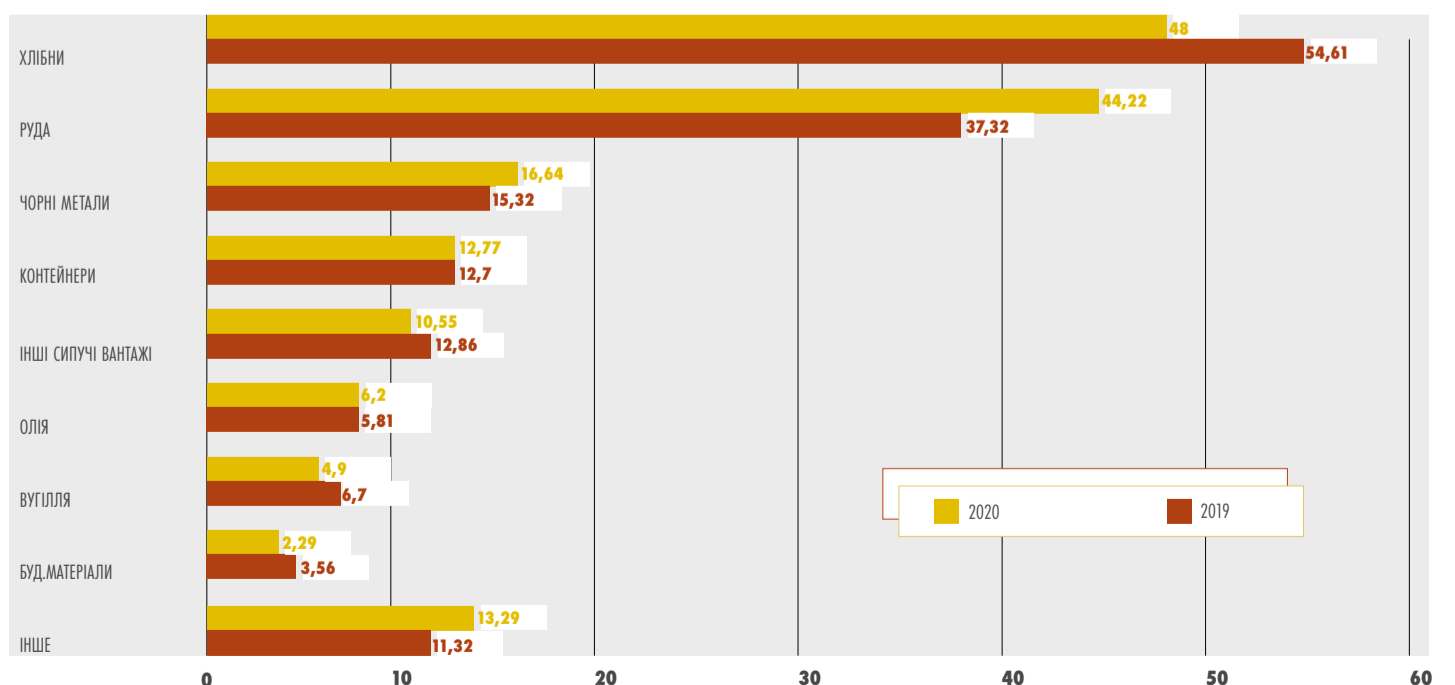
## У 2020 РОЦІ МОРСЬКІ ПОРТИ УКРАЇНИ ОБРОБИЛИ 158,86 МЛН Т ВАНТАЖІВ

За січень-грудень 2020 року портові оператори у морських портах України обробили 158,86 млн т вантажів, що на 1,14 млн т або на 0,7% менше ніж у 2019 році. Перевалка експортних вантажів зросла до 122,84 млн т (+1,5%), каботажних до 2,37 млн т (+10,7%), негативна динаміка імпорту — 23,63 млн т (-8,6%), та транзитних — 10 млн т (-9,1%).

Лідерами за обсягами перевалки є руда та зернові вантажі. За підсумками року перше місце займають зернові вантажі, перевалка яких склала 48 млн т, що на 6,61 млн т або на 12,1% нижче показника 2019 року. На другому місці — руда у обсязі 44,22 млн т, що на 6,9 млн т (+18,5%) більше аналогічного показника 2019 р. Перевалка чорних металів зросла 8,6% і складає 16,64 млн т, олії + 6,7% у обсязі 6,2 млн т, нафти зросла у 2,2 раз, з обсягом у 2,15 млн т. Перевалка контейнерів сягнула позначки 1,05 млн TEU та перевищила минулорічний показник на 4,1%.

### ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ ГРУЗОПЕРЕВАЛКИ

2020 VS 2019 (У МЛН Т)



## ВАНТАЖООБІГ ПОРТІВ УКРАЇНИ ЗА 2020 РІК: ТОП-5

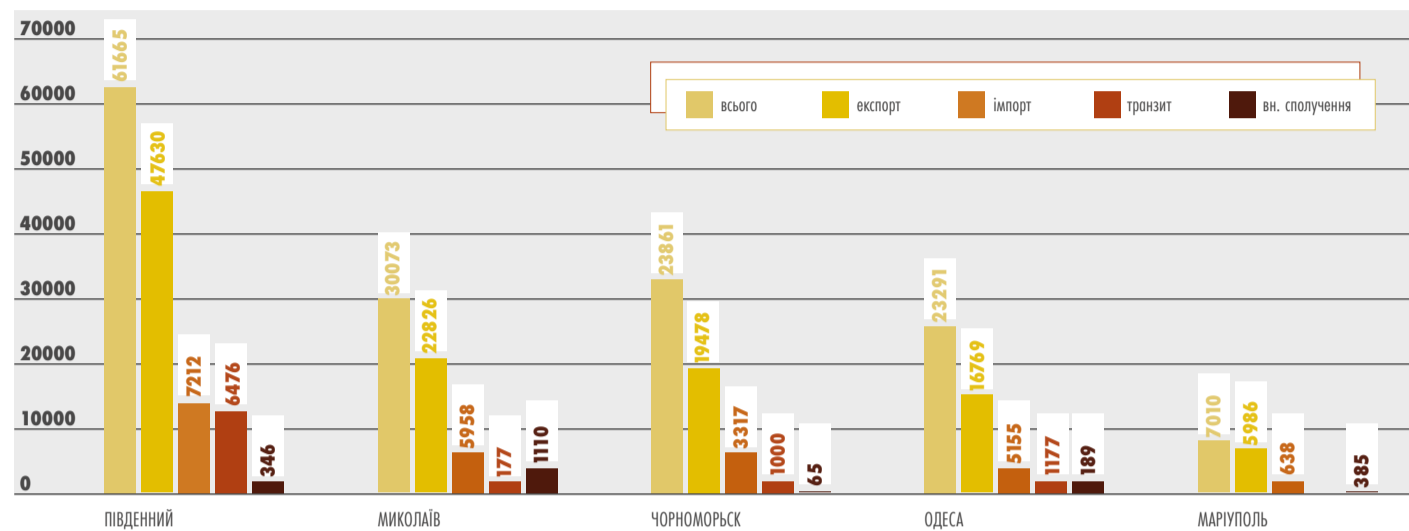
За підсумками січня – грудня 2020 р. за обсягами перевалки лідерами є п'ять морських портів, які загалом обробили 145,89 млн т вантажів, що складає 91,8% від загальних показників обробки в морських портах України.

Флагманом перевалки вантажів у січні – грудні 2020 року став морський порт «Південний» з обсягом 61,66 млн т обробленого вантажу (+14,5%).

На другому місці – морський порт Миколаїв з перевалкою у 30,07 млн т (-10%), а на третьому та четвертому місцях – морські порти Чорноморськ та Одеса в обсязі 23,86 млн т (-8,8%) та 23,29 млн т (-8,1%) відповідно.

На п'ятому – морський порт Маріуполь, який збільшив перевалку до 7,01 млн т (+8,1%). Динамічно збільшує перевалку вантажів морський порт Ольвія до 3,9 млн т, що більше на 0,81 млн т або 26,3% до аналогічного періоду минулого року.

### ТОП-5 ПОРТІВ УКРАЇНИ ЗА 2020 Р., ТИС.Т



## УРЯД СХВАЛИВ МЕЖІ АКВАТОРІЙ П'ЯТИ УКРАЇНСЬКИХ МОРПОРТІВ

20 січня на своєму засіданні Уряд схвалив низку змін до постанов КМУ про межі акваторій морських портів Білгород-Дністровський, Скадовськ, Маріуполь, Південний і Бердянськ. Прийняті зміни приводять чинну термінологію у відповідність до Водного кодексу України та Закону «Про морські порти України».

Зазначимо, що Закон «Про морські порти України» встановлює, що морський порт – це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності.

«Сьогоднішнім рішенням Уряду ми привели у відповідність до цього закону та Водного кодексу України чинну термінологію, що дасть можливість Адміністрації морських портів України належно утримувати та забезпечувати ефективне використання цього державного майна», – пояснив міністр інфраструктури.

За його словами, це також дозволить надавати послуги суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки. Крім цього, схвалені Урядом зміни передбачають встановлення фактичних меж акваторії морського порту Південний.

### ДОВІДКОВО

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» межі акваторій морських портів визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів без порушення меж акваторій суміжних морських рибних портів та річкових портів. Відведення акваторії морського порту (надання в користування) Адміністрації морських портів України здійснюється на підставі рішення Кабінету Міністрів відповідно до закону.



## ЗАТВЕРДЖЕНО МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ЩОДО БЕЗПЕКИ ПРАЦІ В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Мінекономіки наказом від 18.11.2020 N 2352 затвердило Мінімальні вимоги щодо безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт у морських портах.

Замовником розробки нормативно-правового акту, згідно доручення Міністерства інфраструктури України, виступило ДП «АМПУ». Розробкою нормативно-правового акту займався ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» (ДП «УкрНДІМФ»).

Ці Мінімальні вимоги встановлюють загальні вимоги щодо забезпечення безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт у морських портах України, приписних портпунктах та поширюються на всіх суб'єктів господарської діяльності незалежно від організаційно-правової форми та форми власності, в експлуатації (користуванні) яких перебувають причали та пірси, що використовуються для будь-яких вантажних операцій, у тому числі для забезпечення суден матеріально-технічним постачанням і продовольством (далі – підприємство), та встановлюють загальні вимоги до безпеки праці та організації

безпечних робочих місць, які поширюються на усі види вантажно-розвантажувальних робіт, транспортування вантажів, їх складування, допоміжні роботи із забезпечення перевантажувального процесу на території та в акваторії порту, перевезення працівників по території та в акваторії порту.

Ці Мінімальні вимоги є обов'язковими для роботодавців та працівників під час експлуатації портових перевантажувальних машин, змінних вантажозахоплювальних органів, знімних вантажозахоплювальних пристроїв та допоміжних пристроїв, а також під час складування вантажів, організації та виконання судових вантажно-розвантажувальних робіт, виконання перевантажувальних робіт у рейдових умовах і в зимовий час.

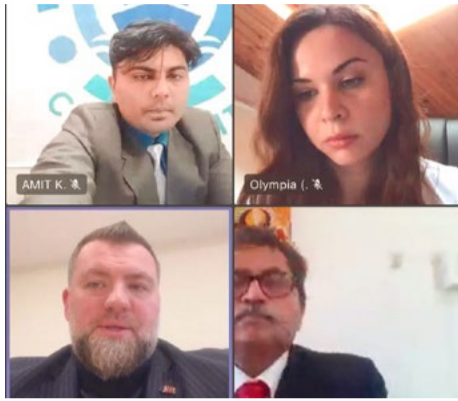
«Мінімальні вимоги щодо безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт в морських портах» набудуть чинності після офіційного оприлюднення на сайті Державної служби України з питань праці. Нові вимоги були розроблені з урахуванням сучасних вимог до безпеки в портах та у відповідності з директивами ЄС.

### ДОВІДКОВО

«Правила безпеки праці в морських портах», що були розроблені за часів Радянського Союзу, були скасовані рішенням Кабінету міністрів України у 2018 році. Розробка «Мінімальних вимог щодо безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт в морських портах» тривала з 2016 року. Розроблений ДП «УкрНДІМФ» проект «Мінімальні вимоги щодо безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт в морських портах» був погоджений Державною службою України з питань праці, затверджений наказом Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 18.11.2020 № 2352 та зареєстрований Міністерством юстиції України 12.01.2021 за № 33/35655.



## ПРЕДСТАВНИК ПРМТУ ВЗЯВ УЧАСТЬ У ВЕБІНАРІ GMC



27 січня 2021 року відбувся вебінар на тему «Існуючі проблеми в морській галузі, що пов'язані зі зміною екіпажу і їх можливі рішення», який був організований Всесвітнім морським співтовариством (GMC). В заході взяв участь Перший заступник Голови ПРМТУ, віце-президент Міжнародної федерації асоціацій морських капітанів (IFSMA), морський Амбасадор доброї волі ІМО Олег Григорюк.

GMC – це конфедерація лідерів галузі, які об'єдналися заради спільної справи –

для гармонізації і обміну досвідом роботи. Місія GMC – виявляти і вирішувати будь-які проблеми, які є в морській індустрії, рішуче і з ентузіазмом реагувати на будь-які недоліки, з якими можна зіткнутися.

Перший вебінар GMC був присвячений проблемам зі змінами екіпажів в зв'язку з пандемією COVID-19. Морські інфлюенсери з усього світу поділилися своїми знаннями і досвідом з учасниками заходу, які з цікавістю брали участь в дискусії.

GMC – це конфедерація лідерів галузі, які об'єдналися заради спільної справи – для гармонізації і обміну досвідом роботи.

## ПРМТУ І EDMARINE ПРОВЕЛИ ВЕБІНАР

У 2021 році Профспілка робітників морського транспорту України продовжує співпрацювати з освітнім проектом для моряків EdMarine.

Через об'єктивні причини перша така зустріч пройшла в форматі вебінару, на якому розбирали вимоги до ECDIS та електронних карток – те, що стане в нагоді у роботі з навігаційним обладнанням.

Поради з курсу ґрунтуються на рекомендаціях ІМО, P & I clubs, Admiralty publication і досвіді експлуатації. Крім того, поговорили про найпоширеніші зауваження Port State Control і що робити, щоб уникнути їх.

Провів вебінар засновник EdMarine Дмитро Пархоменко.

«Зазвичай спікери нашого проекту спілкуються з моряками – членами ПРМТУ особисто, в Одесі. Але карантин вніс свої правки, – зазначає Дмитро. – Наша зустріч в онлайн вийшла не менш цікавою – з питаннями і пропозиціями для майбутніх вебінарів. Як завжди, дякую ПРМТУ за організацію і учасникам за інтерес. Чекаємо зустрічі в звичному офлайн-форматі».



## ПРМТУ ЗАПРОСИЛА МОРЯКІВ НА ПРАКТИЧНІ ТРЕНІНГИ НА ТРЕНАЖЕРІ OMS VR



Сучасні VR-технології зробили крок далеко вперед. Сьогодні за допомогою тренажера віртуальної реальності можна відчути ефект повної присутності на борту судна і здійснити самостійно такі операції як спуск рятувальних шлюпок і плотів, запуск аварійного дизель-генератора, кранові операції і багато іншого.

У Морському юніон центрі Профспілка відновила практичні тренінги на тренажері віртуальної реальності OMS VR, який дозволяє морякам ознайомитися з основними операціями на судні за наступними напрямками: Proficiency in Survival Craft і Practical Examination of Fire Fighting Equipment (FFE).

Такі тренінги будуть корисні кожному моряку, який хоче поліпшити свої професійні навички. А для кадетів і курсантів – це унікальна можливість ознайомитися з судновим обладнанням і судном в цілому.

## ПІДТРИМКА ХОРОШОГО ІМУНІТЕТУ – ГОЛОВНИЙ ШЛЯХ ДО ЗДОРОВОГО ТІЛА ТА ГАРНОГО САМОПОЧУТТЯ

Ви ніколи не замислювались, як працює хороша система безпеки? З одного боку, її головне завдання – захист об'єкта від усього, що схоже, в рамках її програмування, на загрозу.

Це може бути порушник, а може за погрозу буде прийнятий і сам господар. З іншого боку, для її підтримки потрібні ресурси, регулярна перевірка того, що система працює. Наша система захисту – імунітет – працює за схожими принципами. Це система, яка налаштована знищувати загрози і захищати нас від ворогів, але її ефективність в дуже значній мірі залежить від доступних для цього як внутрішніх, так і зовнішніх ресурсів і стимулів.

Тож, підтримка хорошого імунітету – головний шлях до здорового тіла та гарного самопочуття. Але з чого почати? Відповідь на це питання є у нутриціологів.

Нутриціологія – наука, що вивчає харчування і те, як певні поживні речовини впливають на людський організм. Так, індивідуальний підхід до харчування, підбір раціону і вітамінів набирає все більшої популярності.

2 лютого 2021 року ПРМТУ запросила моряків і членів їх сімей на зустріч з нутриціологом в Морський юніон центр. Учасники мали можливість отримати відповіді на наступні питання: як зрозуміти причину стресу і боротися з ним, чому важливий індивідуальний підхід у призначенні вітамінів тощо.





## ГЛОБАЛЬНІ ПОРТОВІ ТРЕНДИ ДО 2030 РОКУ: ОЦІНКА ТОП-МЕНЕДЖЕРІВ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Якою бачать портову галузь в найближчі 10 років міжнародні експерти та вітчизняні фахівці,

Компанія «Делойт» представила Global Port Trends 2030 – результати глобального дослідження про тенденції в портовій індустрії з прогнозом до 2030 року. Мета – сформулювати уявлення про морські порти найближчого майбутнього на основі аналізу трендів і подій, що визначають ринок сьогодні.

Фахівці, які працюють з провідними портами у всьому світі, довгий час разом працювали над цим звітом, в тому числі з використанням джерел 2019 і початку 2020 року. Звіт був готовий до публікації безпосередньо перед тим, як COVID-19 вразив всю світову економіку. Це зробило майбутнє морської галузі (як і всіх інших) більш невизначеним. Але очікується, що з урахуванням довгого горизонту, результати дослідження збережуть свою цінність. Крім того, на момент підготовки цього матеріалу чітко простежується тенденція того, що вантажопотік в портах по всьому світу впевнено відіграє втрачені позиції. А значить знову є підстави для зростання і для подальшого прогресу, розповідь про який послужить опорою для керівників портової індустрії в прийнятті рішень на майбутнє десятиліття.

У даній публікації Дмитро Павленко, керівник галузевої групи «Інфраструктура» в «Делойт» в Україні приводить ключові тренди глобального звіту. Спільно з автором, ЦТС зібрав коментарі, думки і оцінки щодо світових тенденцій, з урахуванням місцевого контексту, від провідних бізнесменів та експертів портової індустрії нашої країни.

### Час змін

До змін традиційного укладу портової галузі призвів цілий комплекс демографічних, технологічних і екологічних факторів, які впливають на повсякденну діяльність і формують низку важливих тенденцій. Оскільки адміністрація порту, портові оператори, регулятори та інші стейкхолдери є важливими ланками в ланцюжку створення цінності в порту, їм необхідно розуміти, які зміни можуть відбутися і якими будуть їх наслідки.

Торгові шляхи, конкурентна позиція гравців, екосистеми і розподіл вантажопотоків постануть перед нами в зовсім іншому, незвичному сьогодні вигляді. Це означає, що всім варто приготуватися до розробки нових стратегій і бізнес-практик.

Тоді як багато досліджень дають різні комплексні сценарії, ми пропонуємо огляд окремих тенденцій і їх можливих результатів. Основна причина такого підходу – неможливість універсального узагальнення портової галузі в силу її неоднорідності і складності. Але абсолютно точно, що для всіх в цій галузі настає час змін.

### ТРЕНДЕНЦІЯ 1: ФОКУС НА СТРАТЕГІЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Наростаюча складність портових операцій призводить до диверсифікації та інтенсифікації землекористування. Необхідно знайти нові можливості синергії між портом і містом.

#### ПРИКЛАД:

- порт Амстердам, другий за величиною в Нідерландах, зіткнувся з серйозним викликом у вигляді стрімкого розростання міста. Керівництво шукає стратегії підвищення цінності порту для спільноти і бізнесу, одночасно намагаючись збалансувати потребу в більш багатопільовому використанні землі міста.

#### У 2030 РОЦІ:

- Успішними стануть ті порти, які підвищать ефективність використання своїх територій.
- Порти, які не впораються з цим завданням, припинять своє існування і будуть поглинені містом.
- Порти будуть створювати нові екосистеми з містами і продовжать отримувати вигоди від синергії між містами і портами в існуючих кластерах.
- Порти стануть ще більш потужним драйвером інновацій та джерелом доходів для довколишніх міст.

**Юрій Губанков, д.е.н., власник і президент стивідорної компанії «Бруклін-Київ», Президент Асоціації стивідорів ОМТП:**

Представлений Global Port Trends 2030 є чітко структурованим, системним і досить повним аналізом перспектив розвитку в трьох основних напрямках, пов'язаних з прогнозом демографічних змін, технологічного розвитку та екологічної раціональності.

Досить повно і докладно описана роль порту, як однієї з основних ланок всього транспортного ланцюжка від виробника до кінцевого одержувача, а також роль порту в зв'язці з територією.

#### Егор Гребенников, співвласник ТІС:

Розвиток більшості європейських портів в містах обмежений житловою забудовою, в Україні все точно так же. Тільки порт Південний, який спочатку при СРСР проектувався під небезпечні хімічні і навалочні вантажі, має потенціал для необмеженого зростання, в тому числі припортових виробництв, залізничної інфраструктури, інтермодальних сервісів і логістичних парків.

#### Олександр Смирнов, генеральний директор «Портінвест»:

Тенденція до переносу портів за межі територій населених пунктів в Україні реалізується не скоро. До того ж вона важкоздійсненна в Україні через відсутність інвестицій такого розміру.

**Володимир Шемаєв, экс-начальник управління стратегічного планування та розвитку АМПУ:**

Наближення до моделі «порт-лендлорд» для розвитку і управління портами і якості інфраструктури та послуг. Саме створення АМПУ в 2013 році шляхом виділення стратегічних об'єктів портової інфраструктури в окреме підприємство започаткувало перехід системи управління портової галузі до широко розповсюдженної за кордоном моделі «порт-лендлорд». Суть її проста і логічна:



держава в особі портової адміністрації розвиває стратегічну інфраструктуру і встановлює правила гри, а суб'єкти господарювання – надають послуги на конкурентних засадах. Залучення досвідчених інвесторів до розвитку держактивів супроводжують перші пілотні договори концесій, в яких АМПУ виступає на стороні Мінінфраструктури, а також в перспективі – прийняття КМУ порядку компенсації приватних інвестицій в стратегічні портові об'єкти. При цьому ставиться завдання фіналізувати визначення меж територій морських портів і підвищити ефективність використання державних причалів, що перебувають у віданні підприємства.

**Юрій Васюков, экс-заступник міністра інфраструктури України, экс-керівник АМПУ:**

Розвиток портових територій актуальний і має реалізовуватися. При цьому, збільшення лише площі портових територій не матиме достатнього ефекту, бо вітчизняні порти продовжать переважно обслуговувати сировинну продукцію. Для розвитку нових виробничих і логістичних ланцюжків, а також отримання значної додаткової вартості, необхідно стимулювання виробництва та доопрацювання на портових територіях. У більшості успішних портів світу це досягається шляхом надання портовим територіям статусу спеціальних (вільних) економічних зон, з реальними інструментами спрощеного створення і ведення бізнесу.

### ТРЕНДЕНЦІЯ 2: ПОСИЛЕННЯ ПРОТЕКЦІОНІСТСЬКИХ ЗАХОДІВ

Протекціонізм, обумовлений зростанням нерівномірності і зміною балансу сил, може привести до переорієнтації галузей, що негативно позначиться на торгівлі і значно ускладнить багато процесів.

#### ПРИКЛАДИ:

- Торгові війни у 2019 році між Китаєм і США безпосередньо вплинули на завантаження основних міжнародних портів, а також привели до зниження тарифів на основних контейнерних маршрутах.
- Брекзит змушує порти Великої Британії проводити переоцінку інфраструктури в частині вантажопотоків, пропускну здатності і здатності протистояти зовнішнім обставинам.

#### У 2030 РОЦІ:

- На західні порти, які домінують сьогодні, суттєво вплине переорієнтація цілих галузей.
- Порти меншого розміру можуть виграти від збільшення обсягів послуг для клієнтів з довколишніх регіонів, якщо організують обслуговування більшої кількості суден.
- Порти, які в рамках підготовки до такого ускладнення процесів, будуть інвестувати в поліпшення ланцюжків поставок, зміцнять свої конкурентні позиції.

**Анастас Коккін, генеральний директор ДП «Контейнерний термінал Одеса»:**

Практично всі тренди, описані в звіті «Делойт», в тій чи іншій мірі торкнуться портової галузі в Україні, але, звичайно ж, з урахуванням регіональної специфіки та особливостей українського ринку.

Так, наприклад, в середньо- і довгостроковій перспективах дуже важливим фактором впливу на нашому ринку, в даному випадку позитивним для контейнерної галузі, буде існуючий вкрай низький, один з найнижчих в Європі, загальний рівень контейнеризації оброблюваних в українських портах вантажопотоків. Для ілюстрації можна вказати дуже перспективний і на стабільній основі зростаючий напрям експорту з України сільгосппродукції. У цьому сегменті очевидний величезний потенціал як загального зростання, так і поетапного значного збільшення відсотка перевалки таких вантажів в контейнерах в порівнянні з іншими технологіями.

При мудрій і правильно спланованій державній політиці в сфері морегосподарського комплексу України, а також визначенні грамотної стратегії подальшого розвитку портового господарства, фактор майбутньої контейнеризації вантажопотоків має велике значення. Він може і повинен зіграти важливу роль в досягненні балансу в співвідношенні між надлишковою пропускною спроможністю портових потужностей і прогнозованим попитом вельми перспективного, але при цьому схильного до різних впливів ринку України.

### ТЕНДЕНЦІЯ 3: ФОКУС НА КРАЇНИ АЗІЇ

У країнах Азії підвищуються рівень технологічності виробництва і запит на дешеву робочу силу, росте середній клас. Це впливає на зміни в попиті на торговельні маршрути, судна і розташування портів.

#### ПРИКЛАД

- Китай, дотримуючись плану «Зроблено в Китаї», хоче створити інноваційне «смарт-суспільство» і знизити свою залежність від Заходу. Стрімкий розвиток в цьому напрямку неможливий без використання штучного інтелекту (ІІ).

#### У 2030 РОЦІ:

- Зміни в темпах зростання попиту і пропозиції на регіональному рівні будуть стимулювати інтенсивність діяльності портів в країнах Азії.
- В основному, будуть здійснюватися перевезення сировини і напівфабрикатів, а не готової продукції.
- Порти будуть обслуговувати більше невеликих суден і коротких маршрутів для забезпечення локальних виробничих процесів.

#### Олександр Смирнов:

Прогнозована «Делойт» локалізація в країнах Азії не призведе до зменшення обсягів перевезення морем руди і зерна з України в порти Південно-Східної Азії, які сьогодні вже потребують більших суднових партій.

### ТЕНДЕНЦІЯ 4: ТЕХНОЛОГІЇ

Внаслідок старіння населення очікується розширення застосування автоматизації в нових сферах, що призведе до збільшення ризиків кібербезпеки і необхідності поширення технологічних знань.

#### ПРИКЛАД:

- Термінали по всьому світу автоматизуються: від портів в районі Гамбург-Гавр до найбільших хабів на Близькому Сході, від мега-терміналів в Китаї до пілотних проектів з використанням технології «інтернет речей» в Південній Африці, а також мережі 5G в Антверпені, портових смарт-платформ в Роттердамі, унікальних систем відстеження та контролю за проходженням суден у Ванкувері тощо..

#### У 2030 РОЦІ:

- Смарт-порти, які зуміли вибудувати ефективну систему кібербезпеки, мають конкурентну перевагу.
- Успішні порти інвестували кошти в технологічний прогрес і створення захищеної інфраструктури для забезпечення безпеки даних і операцій.
- Успішні порти спільними зусиллями створюють синергичні ланцюжки поставок в своїй екосистемі і кластері.
- Підвищення рівня прозорості операцій призведе до формування більш сильних і ефективних кластерів, які будуть конкурувати один з одним.

#### Юрій Губанков:

Абсолютно справедливо зазначений подальший розвиток технології перевалки вантажів в портах з подальшою автоматизацією і роботизацією всіх проведених операцій.

#### Егор Гребенніков:

У звіті «Делойт» вірно схоплені загальносвітові тренди, які аналогічно спрацьовують і для України, хочемо ми цього чи ні. Еволюцію логістики і портопромислових кластерів не зупинити, її рухає ринок і зміни в суспільній свідомості.

### ТЕНДЕНЦІЯ 5: ПОШУК МОЖЛИВОСТЕЙ НА НИШЕВИХ РИНКАХ

В результаті реалізації політики протекціонізму і більш широкого використання технологій буде зберігатися надмірність потужностей на контейнерному ринку в найближчі роки, що призведе до зміщення акценту на нішеві ринки.

#### ПРИКЛАДИ:

- Ринок круїзного туризму знаходиться на підйомі в Азії (тепер з поправкою на пандемію), де порти докладають максимум зусиль, щоб задовольнити зростаючий попит, як внутрішній, так і міжнародний. Це несприятливо позначається на інших видах діяльності портів з більш низькими показниками зростання.
- В даний час спостерігається збільшення інвестицій в інфраструктуру, яка обслуговує місцеві нішеві потреби. Це, зокрема, виведення з експлуатації об'єктів в прибережній акваторії (Північне море), поновлювані джерела енергії (ЕС і Великобританія) або перевезення певних видів вантажів місцевого виробництва (ринки сипучих вантажів).

#### У 2030 РОЦІ:

- Роль контейнерних вантажів очікувано залишається дуже важливою в світовій торгівлі.
- Збільшення обсягів транспортування інших вантажів і пасажирських перевезень призведе до підвищення інтересу приватних інвесторів до цих секторів.
- Порти будуть пропонувати більш різноманітні і більш спеціалізовані послуги.

#### Егор Гребенніков:

Контейнерні лінії і порти тисне конкуренція, вони шукають нові сфери для інвестицій і заробітку, рухаючись все ближче до кінцевого споживача, експортеру або імпортеру, в напрямку від порту на сушу уздовж логістичного ланцюжка. На черзі власний вагонний рухомий склад, тягові магістральні локомотиви, сухі порти, розподільні центри в глибині країни, автопарки для доставки на «останній милі».

### ТЕНДЕНЦІЯ 6: ФОРМУВАННЯ НОВИХ ЛАНЦЮЖКІВ СТВОРЕННЯ ЦІННОСТІ ПРОДУКТУ

В результаті посилення регулювання з боку суспільства (moral social license to operate), очікувано зросте інтерес до сталого розвитку, як конкурентної цінності пропозиції. Парадигма «великий, більше, найбільший» зміниться на «зелений, більш зелений, самий зелений».

#### ПРИКЛАД:

- Порти Антверпена і Амстердама активно інвестують в розвиток інфраструктури з використанням водневої енергетики для підвищення своєї екологічності.
- Багато терміналів, які працюють на викопному паливі, шукають фінансування та розробляють стратегії для реалізації «зелених» проектів (виробництво біопалива, конверсія водню і аміаку, перетворення відходів в хімікати тощо).

#### У 2030 РОЦІ:

- Конкурентну перевагу портам може забезпечити тільки збільшення інвестицій у відновлювану інфраструктуру.
- Щоб залишатися високоефективними, успішні порти будуть підтримувати «зелені» екосистеми.
- Стійкий розвиток є основним вектором докладання зусиль для європейських і (меншою мірою) американських портів.

#### Олександр Смирнов:

В Україні відсутня стратегія і політика діяльності портів і підприємств, що працюють в портах, яка спрямована на зниження негативного впливу на навколишнє середовище – перехід на технології, що істотно знижують або запобігають викидам пилу, кіптяви, газів, шуму і т.і., а найголовніше – поліпшують умови праці працівників цих підприємств.

### ТЕНДЕНЦІЯ 7: ВИКОРИСТАННЯ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ШЛЯХІВ

В результаті глобального потепління Північний морський шлях і транспорлярний прохід можуть стати гідною альтернативою для морських перевезень.

#### ПРИКЛАД:

- Балтійські та російські порти очікують збільшення вантажопотоку і тому інвестують в додаткові потужності в регіоні.

#### У 2030 РОЦІ:

- Разом з появою нових торгових шляхів будуть розвиватися і нові порти, що призведе до посилення економічних і геополітичних інтересів.
- Регіони, через які проходять ці шляхи, отримають істотні вигоди від реалізації потенціалу портової діяльності.
- Однак кілька розвинених регіонів, зокрема Єгипет, Сінгапур, порти в Центральній і Південно-Східній Європі, можуть постраждати.

### ТЕНДЕНЦІЯ 8: ЗБІЛЬШЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОГРАМ

У зв'язку з економічними балансом, що змінюється, світові держави, такі як Китай, вже реалізують певні ініціативи по зміцненню своєї позиції в глобальних торгових мережах, тим самим впливаючи на існуючі торговельні моделі.

#### ПРИКЛАД:

- Інвестиції в проект «Один пояс і один шлях» надходять з усього євразійського континенту, від Великобританії до Кенії і Індії.

#### У 2030 РОЦІ:

- Ініціатива «Один пояс і один шлях» допомагає розвивати нові морські торгові шляхи за участю країн, що розвиваються, де активно покращують портову інфраструктуру.
- Традиційні торгові шляхи можуть відчувати на собі ефект заміщення на залізничні перевезення в результаті реалізації цієї ініціативи.
- Крім того, «Один пояс і один шлях» може несприятливо вплинути і на контейнерні порти, домінуючі в західному світі сьогодні.

#### Олександр Смирнов:

Тренди в українських портах не будуть повністю реалізовуватися і збігатися зі світовими трендами. Причина банальна – на всіх рівнях керівництва морської галузі відбувається бездумна і неефективна ротація керівників. Ніяких реформ, що дозволяють спростити умови роботи інвесторів та учасників ринку, включаючи вантажовласників і фрахтувальників, очікувати не доводиться, не кажучи вже про відсутність бажання у держчиновників піклуватися про підвищення рівня конкурентоспроможності галузі та користувачів послуг галузі – вантажоласників і фрахтувальників.

Відсутня і спадкоємність при коригуванні стратегій, планів міністерства – якісь процеси бадьоро починаються, потім закидаються.

### ТЕНДЕНЦІЯ 9: ОПТИМІЗАЦІЯ СТРАТЕГІЇ ДЛЯ СТВОРЕННЯ НОВОЇ КОНКУРЕНТНОЇ ПЕРЕВАГИ

Порти, орієнтовані на сталий розвиток і використання високотехнологічних рішень, забезпечують собі нові конкурентні переваги, тим самим знижуючи важливість їх місця розташування.

#### ПРИКЛАД:

• Існують сотні прикладів портів, які перефокусували свої стратегії на цифровізацію, використання поновлюваних джерел енергії, розширення діяльності в провідних секторах економіки або виходу на нові. Тип стратегії повністю залежить від місцевого контексту і очікуваного рівня попиту в регіоні.

#### У 2030 РОЦІ:

- Розвинені порти будуть акцентувати увагу на технологіях і сталий розвиток.  
- Порти, що розвиваються, будуть спрямовувати свої зусилля на вирішення інших завдань, таких як подальший розвиток і розширення базової портової інфраструктури.  
- Регіональні відмінності ставатимуть все більш вираженими.

#### Анастас Коккін:

В якості визначальних викликів безпосередньо для контейнерних портових операторів можна згадати наступні. По-перше, це обов'язкова постійна оптимізація основних виробничих і документальних процесів за рахунок впровадження технологій і різних форм діджиталізації. Також це підвищення рівня ефективності використання виробничих площ і потужностей, без чого неможливо буде забезпечити конкурентоспроможність на цьому ринку і задовольнити запити високотехнологічної клієнтури. Крім того, на жаль, сталий розвиток з орієнтацією на максимальну екологічність виробництва поки не настільки акцентується в цілому в Україні. Це напрямок, де українські порти значно відстають від європейських лідерів.

«КТО» враховує у своїй стратегії всі необхідні аспекти для стабільного розвитку як великого портового оператора з урахуванням основних світових трендів, а також передбачає заходи, які диктуються сьогодишньою специфікою і прогнозованими викликами на ринку України. У нашому випадку велике сприяння в цьому питанні нам надає материнська компанія HHLA (порт Гамбург, Німеччина), яка є провідним європейським портовим і логістичним холдингом. Наприклад, високотехнологічний контейнерний термінал в порту Гамбург HHLA СТА є першим в світі контейнерним терміналом, який сертифіковано як кліматично нейтральний. Його операції проводяться в основному на екологічно чистій електроенергії, а термінальні процеси, які все ще сьогодні виробляють викиди CO<sub>2</sub>, або вже поступово електрифікуються, або тестується їх повний перехід на електрифікацію.

#### Юрій Васьков:

Що стосується України, бачу такі глобальні проблеми, над якими слід невідкладно працювати: критичний знос стратегічної інфраструктури, яка в більшості випадків знаходиться на балансі держпідприємств. В силу абсурдного фіскального навантаження, (податок на прибуток + дивіденди) де-факто більше 90% прибутку і цільових зборів вилучається до держбюджету. З цієї причини, а також через зарегульованість процесів оновлення основних фондів державної форми власності, середній рівень зносу стратегічної інфраструктури вже перевищив 90%. Такий стан справ позбавляє сенсу розвивати портові термінали та інші стивідорні активи, які нерозривно пов'язані зі стратегічною інфраструктурою державної форми власності.

Як і раніше, не вирішено питання майбутнього більшості державних стивідорних компаній. Практична реалізація механізму концесії в портах Херсон і Ольвія – це, безумовно, позитивно. Але це всього два держстивідора, які до того ж працюють прибутково. А яка перспектива інших, половина з яких працює збитково? Де приватизація? Чи знайдуться концесіонери на інші стивідорні активи? На моє переконання, держава давно повинна була вийти зі стивідорної діяльності абсолютно у всіх портах України і зосередитися на розвитку стратегічної інфраструктури та створенні комфортних умов інвестування приватними компаніями.

### ТЕНДЕНЦІЯ 10: ТІСНІША СПІВПРАЦЯ

Збільшення зарегульованості, тиск на маржу і технологічний прогрес ведуть порти і перевізників до необхідності розширеного співробітництва.

#### ПРИКЛАД:

• Порти Антверпена і Зебрюгге перейшли на останній етап злиття.  
• Порт Гент і морські порти Зеландії об'єдналися в кластер Порти Північного моря – унікальне транскордонне співробітництво.  
• Італійські порти об'єдналися у 2017 році.

#### ЗАМІСТЬ ВИСНОВКІВ

У найближчі роки морська індустрія буде активно розвиватися. Майбутнє світової портової та судноплавної галузі все ще залишається невизначеним, але слід очікувати істотних змін в чотирьох важливих напрямках, а саме: торговельні шляхи, конкурентна позиція портів, екосистеми і розподіл вантажопотоків. Ці тенденції вплинуть на діяльність кожного учасника цього ринку.

• Флоридські порти тісно співпрацюють між собою, чим приносять своєму штату значну вигоду. Їм легше отримати фінансування під проекти, які створюють нові робочі місця.

#### У 2030 РОЦІ:

- Оптимізація ланцюжків поставок і підвищення прозорості сформує нові формати співпраці.  
- Очікується, що з метою підвищення ефективності порти будуть співпрацювати тісніше, об'єднуючись в синергічні кластери.  
- Ця тенденція не кращим чином позначиться на суднових брокерах і експедиторах - традиційних учасниках портової екосистеми.  
- Існує велика ймовірність того, що на ринку портів з'являться компанії, що створюють додану вартість, які успішно адаптували свої операційні процеси до цього нового прозорого і взаємозалежного середовища.

#### Олександр Смирнов:

Неправильно заперечувати неминучість, що розвинені порти в найближчому майбутньому займуться сталим розвитком та вдосконаленням, в той час як порти, що розвиваються, як в Україні, будуть сконцентровані на розвитку і розширенні базової портової інфраструктури.

#### Єгор Гребенніков:

Україна автоматично приєднається до програм ЄС, в рамках яких в найближчі 5 років автоперевезення на відстань понад 300 км з екологічних і не тільки міркувань пересядуть на залізницю. В Україні одна з найрозвиненіших мереж залізниць в Європі, успадкована з часів СРСР. Схоже, що нове керівництво УЗ оцінило потенціал зростання залізничних контейнерних перевезень, які за умови конкурентоспроможності залізничних тарифів УЗ, в порівнянні з автотранспортом, можуть зрости щонайменше вдвічі в найближчі 2 роки.

#### Володимир Шемаєв:

Поліпшення взаємодії в рамках портового співтовариства. Портова галузь України переважно працює в B2B сегменті, однак охоплює широке коло зацікавлених сторін - місцеві ради і органи влади, городяни портових міст, суб'єкти господарювання в портах тощо. Згідно зі стратегією, АМПУ повинна прагнути до активізації діалогу з різними стейкхолдерами, в т.ч. на майданчиках рад портів, що в результаті сприятиме підвищенню рівня задоволеності контрагентів підприємства. У свою чергу, застосування міжнародних стандартів діяльності сприятиме зниженню кількості аварійних морських подій і нещасних випадків, пов'язаних з виробництвом.

Також варто відзначити, що на даний момент Мінінфраструктури погоджує з органами влади проєкт актуалізованої стратегії розвитку портів до 2038 року, наявність якої передбачено законом про порти. Метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування державної політики планування та розвитку портової галузі, спрямованих на поліпшення сервісу, створення умов для залучення приватних інвестицій і підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських портах України, гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) і пропускну здатності морських портів, збільшення рівня їх участі в міжнародних колах поставок. На думку розробників, більшість трендів зі звіту «Делойт» тим чи іншим чином відображені в новому проєкті.

#### Юрій Губанков:

Деякі позиції цього звіту можуть бути предметом подальшого обговорення і розвитку.

Так, для українських портів не видно тенденцій можливого їх злиття або тісної співпраці. До цього часу всі порти України знаходяться досить в жорсткій конкуренції і активно борються за вантажопотоки.

Тенденція №10 про тіснішу співпрацю портів є дискусійною і вельми нехарактерною в нинішніх умовах для портів України.

Це викликано, в першу чергу, істотними змінами в структурі вантажопотоків, різким скороченням транзитних вантажів, що відповідно серйозно впливає на ступінь завантаження і використання потужностей.

Наступний дуже важливий момент, який, на мій погляд, не врахований в портових тенденціях, це те, що великі лінії і вантажовласники активно інвестують і набувають портових потужностей для забезпечення безперебійної роботи флоту, прийому і відвантаження власних вантажів. Цим пояснюється значна кількість контейнерних терміналів, якими володіють, або в яких беруть участь, найбільші контейнерні лінії Maersk, CMA CGM, CHS, COSCO та інші.

Ці тенденції будуть активно продовжуватися. Крім технологічної складової основним елементом тут є цінова політика, яка дозволяє комплексно контролювати всі складові витрат на загальному транспортному ланцюжку.

На мою думку, наступного десятиліття буде ще більш активний розвиток контейнерних перевезень, а також інтермодальних і траншпипменту, включаючи внутрішні водні шляхи, з подальшим будівництвом річкових контейнерних терміналів і інших перевантажувальних комплексів.

Дуже перспективним є створення в портах додаткового продукту, що призведе до активного розвитку сухих портів і створення при них індустриальних парків зі збору та комплектації техніки з подальшою їх доставкою до кінцевого споживача.

## В ДП «МАРІУПОЛЬСЬКИЙ МТП» ВІДБУЛОСЯ ЗАСІДАННЯ ПРОФСПІЛКОВОГО КОМІТЕТУ

21 січня 2021 року відбулося перше в цьому році засідання профспілкового комітету ДП «Маріупольський морський торговельний порт». Голова профкому Владислав Мирошниченко ознайомив профактив з важливими питаннями, що стосуються соціальної підтримки наших працівників і пенсіонерів. З метою підтримки працівників порту в складних життєвих ситуаціях адміністрацією на чолі з Ігорем Барським прийнято рішення збільшити більш, ніж на 15% розмір матеріальної допомоги з фонду підприємства. Особлива увага при розподілі допомоги буде приділятися вантажним районам - адже саме там працюють люди основних професій, які забезпечують його безперебійну роботу. Таким чином, у голів цехових комітетів з'явиться можливість надати більше допомоги працівникам своїх підрозділів.

Останнім часом в Україні значно зросли комунальні тарифи, особливо - на газ і тепло. Особливо нелегко в цей час доводиться непрацюючим пенсіонерам та ветеранам. Щоб трохи знизити їх витрати на оплату послуг ЖКГ, профком

прийняв рішення збільшити більш, ніж в два рази, матеріальну допомогу на опалення. Так, якщо раніше вона становила 300 гривень, тепер буде 700 гривень.

Виросли розміри і святкових виплат. Наприклад, до Дня флоту та Дня порту виплата ветеранам порту збільшується з 400 до 600 гривень, а пенсіонерам - з 200 до 300 гривень. Учасники бойових дій до Дня перемоги будуть отримувати 3000 гривень (раніше - ця сума становила 1500 гривень). Всього загальне збільшення виплат непрацюючим ветеранам і пенсіонерам складе майже 80%. Також майже на 20% збільшено розмір матеріальної допомоги портовикам з фонду профкому.

Профком одногосло підтримав всі ці пропозиції. На завершення засідання головам цехкому нагадали, що на підприємстві триває кампанія з добровільного медичного страхування. Заяви на укладення договору необхідно здати до кінця січня, щоб порт встиг нарахувати матеріальну допомогу за медстраховку.

Прес-центр Маріупольського МТП



## РОБОТУ ПРОФКОМУ ППО «ЄДНІСТЬ» У ЗВІТНОМУ ПЕРІОДІ ВИЗНАНО ЗАДОВІЛЬНОЮ

Звітно-виборна конференція - головний захід в житті профспілкової організації, що визначає вектори її розвитку і підбиває підсумки роботи. Для профспілкової організації це - наймасштабніший і відповідальний захід.

02 лютого 2021 року в первинній профспілковій організації «Єдність» (ДП «Контейнерний термінал Одеса») відбулася звітно-виборна профспілкова конференція, в якій взяв участь Перший заступник Голови Профспілки робітників морського транспорту України Олег Григорюк.

На початку конференції голова первинної профспілкової організації Олександр Штурминський представив учасникам звіт, в якому проведено аналіз роботи профспілкового комітету за звітний період, озвучена робота в усіх напрямках профспілкової діяльності, на конкретних прикладах показана значимість колдоговірних відносин.

Делегати конференції високо оцінили роботу профспілкового комітету із захисту прав та інтересів членів ПРМТУ. В основу такої оцінки покладено реалізацію курсу на соціальне партнерство профкому та адміністрації.

Також в ході конференції було обрано новий склад профспілкового комітету і склад ревізійної комісії. При обранні голови первинної профспілкової організації делегати конференції знову надали довіру діючому голові профкому Олександру Штурминському.

Профспілка робітників морського транспорту України вітає працівників підприємства, обраних до складу виборних органів профорганізації, та бажає плідної і продуктивної роботи, віри в себе і свої сили, великих звершень та здобутків.



## НОВИЙ ПРОФКОМ - НОВИЙ ЕТАП ВЕЛИКОЇ РОБОТИ



29 січня 2021 року в первинній профспілковій організації Ізмаїльського порту пройшла звітно-виборна конференція, на яку були делеговані працівники ДП «Ізмаїльський МТП» та Ізмаїльської філії ДП «АМПУ».

Першим питанням порядку денного став звіт ревізійної комісії за п'ятирічний період роботи. Робота ревізійної комісії визнана «задовільною» більшістю делегатів конференції.

Підводились підсумки й роботи первинної профспілкової організації порту за звітний період. Зі словами вдячності виступила голова ветеранської організації порту Ніна Ромалійська — за увагу та допомогу ветеранам порту. Також вона щиро подякувала молодіжній організації ІФ ДП «АМПУ» за ініціювання збору допомоги ветеранам порту у період карантинних обмежень. Було запропоновано оцінити роботу профспілкового комітету на «добре».

В ході звітно-виборної конференції було обрано новий склад ревізійної комісії, профспілкового комітету та відбулося обрання голови первинної профспілкової організації.

Первинну профспілкову організацію Ізмаїльського порту очолив Олег Паскалов, інженер-технолог III категорії ВПК-1, що працює в Ізмаїльському порту вже більше двадцяти років. Він отримав тридцять один голос з сорока.

03 лютого представники Профспілки робітників морського транспорту України на чолі з головою ПРМТУ Михайлом Кіреєвим та його першим заступником Олегом Григорюком взяли участь в засіданні нового профспілкового комітету первинної профспілкової організації Ізмаїльського порту.

Голова Профспілки Михайло Кіреєв поінформував учасників зустрічі про те, яку допомогу Профспілка надає колекти-

вам підприємств морського транспорту, на яких очікується реалізація концесійних проєктів. Була акцентована увага на важливості продовження соціального діалогу з майбутніми концесіонерами з метою захисту інтересів трудового колективу.

Голова ПРМТУ наголосив на необхідності плідної співпраці трудових колективів морських портів та Профспілки, єдиною метою якої повинен стати сталий розвиток підприємств та соціальна стабільність у колективах. Він також привітав голову первинної профспілкової організації та профспілковий комітет з обранням та побажав усім плідної праці на профспілковій ниві.

Присутній на засіданні начальник Адміністрації Ізмаїльського морського порту Сергій Лапоног наголосив, що профком ППО Ізмаїльського порту завжди плідно співпрацює із Адміністрацією порту, та подякував Михайлу Кіреєву за готовність до діалогу

та надання консультативної допомоги.

Для того щоб взаємодія з роботодавцями із захисту трудових прав та соціально-економічних інтересів працівників підприємств, установ та організацій морського транспорту була успішною, профспілковим активістам необхідно володіти значним багажем знань в різних сферах - економіці, праві, соціології, психології тощо. Сприятли вирішити цю задачу покликане навчання профспілкового активу. Про актуальність підвищення якості профспілкової освіти та про розробку проєкту навчання представників профорганізації ПРМТУ акцентував увагу присутніх Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк.

В ході засідання профспілковий комітет обрав Олега Паскалова делегатом на VIII З'їзд ПРМТУ та підтримав кандидатуру Михайла Кіреєва для переобрання на посаду голови ПРМТУ.

## ГОЛОВНА МЕТА – ЗАХИСТ ТРУДОВИХ ПРАВ РОБІТНИКІВ

ПРМТУ вже висловлювала свою позицію щодо намірів керівництва державного підприємства «Бердянський морський торговельний порт» провести масове скорочення працівників.

Нагадаємо, що 17 листопада 2020 року в м. Бердянськ Запорізької області було проведено виїзне розширене засідання Президії Центральної Ради ПРМТУ, на яке були запрошені члени профспілкового комітету Первинної профспілкової організації Бердянського морського торговельного порту (ППО БМТП). Основною метою виїзного засідання Президії була зустріч з членами профкому ППО БМТП, яким трудовий колектив підприємства довірив захист своїх трудових, соціально-економічних прав та інтересів на локальному рівні, — задля вироблення спільних заходів по недопущенню звільнення працівників.

Профспілці вдалося аргументовано переконати профком ППО БМТП (у якого на той момент не було розуміння того, що скорочення чисельності та штату працівників є неприпустимим) у необхідності відстоювання конституційно закріпленого права на працю кожного працівника.



Результатом оперативного реагування на ситуацію з боку керівних органів ПРМТУ стали рішення профкому ППО БМТП про відмову в наданні згоди на розірвання трудових договорів з працівниками ДП «БМТП», яких керівництво порту планує скоротити.

У своїх листах керівництво порту повідомляло профком ППО БМТП про реор-

ганізацію штатної структури ДП «БМТП», в ході якої вже втретє здійснюються заходи, які не мають ніякого відношення до реорганізації і, згідно з чинним законодавством, не обґрунтовують проведення роботодавцем скорочень. Вивільнення працівників з підстав, на які посилається керівництво ДП «БМТП», не вирішить глобальних проблем підприємства, які стоять

на перепоні його прибутковій діяльності. За останній час вже двічі були здійснені скорочення працівників підприємства, які не дали очікуваних результатів. Саме тому не можна в черговий раз допустити масові вивільнення працівників.

ПРМТУ нагадує, що профком ППО БМТП відповідно до Постанови Президії Центральної Ради ПРМТУ № П-26-1 від 17.11.2020 року мав залучити до своєї роботи кваліфікованого юриста задля належної та обґрунтованої підготовки протоколів та рішень профкому щодо відмови в наданні згоди на розірвання трудових договорів з працівниками, та подальшого представництва інтересів незаконно вивільнених працівників у судах.

З огляду на вищенаведене, доводимо до відома працівників ДП «БМТП» — членів ПРМТУ, що якщо роботодавець звільнив вас з порушенням чинного законодавства України, зокрема, без достатніх на те підстав, без дотримання встановленої процедури чи без згоди профкому на звільнення, ви можете звернутися до ППО БМТП за наданням правової допомоги та захистом (поновленням) ваших прав у судовому порядку.

## В ПЕРВИННІЙ ПРОФСПІЛКОВІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ НУ «ОМА» ВІДБУЛАСЯ ЗВІТНО-ВИБОРНА КОНФЕРЕНЦІЯ

Звітно-виборні збори – важлива подія в житті профспілкової організації: підводяться підсумки діяльності за минулий етап, дається оцінка роботі голови та членів профспілкового комітету, намічаються шляхи подальшого розвитку.

11 лютого 2020 року в Первинній профспілковій організації співробітників Національного університету «Одеська морська академія» відбулася звітно-виборна конференція, в роботі якої взяв участь Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв.

Профспілковий лідер привітав учасників конференції та зокрема відзначив: «Національний університет «Одеська морська академія», первинну профспілкову організацію навчального закладу і Профспілку робітників морського транспорту України довгі роки пов'язують теплі партнерські відносини і співробітництво.

07 червня 2021 року Національному університету «Одеська морська академія» виповнюється 77 років, і я пишаюся тим, що 52 роки тому я був випускником електро-механічного факультету ОБІМУ і перебування в стінах цього ВНЗ визначило мою подальшу долю щодо захисту соціально-економічних прав працівників морської галузі України.

Професорсько-викладацький склад Національного університету «Одеська морська академія» представлено одними з кращих фахівців морської галузі. Сьогодні університет є провідним навчальним, науковим і методичним центром, який визначає стратегію і шляхи розвитку морської освіти в Україні. Основним його завданням є забезпечення конкурентоспроможності випускників на світовому морському ринку праці. Завдяки випускникам університету, Україна сьогодні входить до п'ятірки лідерів за кількістю морських офіцерів на суднах світового торгового флоту».

Треба сказати, що історія профспілкової організації співробітників Національного університету нерозривно пов'язана як з історією навчального закладу, так і з Профспілкою робітників морського транспорту України. Користуючись нагодою, Голова ПРМТУ висловив слова подяки ректору Михайлу Валентиновичу Міюсову і його команді за тепле, дружнє і конструктивне ставлення до первинних профспілкових організацій співробітників і курсантів і до Профспілки робітників морського транспорту України в цілому та побажав учасникам конференції плідної роботи.

Ключовим моментом зборів є доповідь голови профкому. З інформацією про роботу профспілкового комітету за період з 27 квітня 2017 року по 11 лютого 2021 року виступив голова профорганізації Миколай Козьмич.

У доповіді були висвітлені підсумки діяльності первинної профспілкової організації за звітний період і намічені майбутні шляхи, які спрямовані на організаційне зміцнення профспілкової організації. Підкреслено значущість основного документа, що регламентує роботу соціального партнерства між керівництвом навчального закладу і профспілковою організацією – колективного договору, в який включені питання умов праці членів Профспілки, оплати праці, виплати заробітної плати, організації відпочинку, надання пільг і гарантій працівникам ВНЗ.

З точки зору профкому основною перевагою договору є те, що в ньому вдалося зберегти всі, як зараз прийнято говорити, «соціальні преференції», як для співробітників, так і для членів їх сімей.

Таким чином, основними завданнями профкому і первинної профспілкової організації в цілому за звітний період були:

- забезпечення повного і ефективного виконання Колективного договору;
- зміцнення і розвиток основних принципів соціального діалогу з адміністрацією;
- поліпшення роботи з оздоровлення та організації відпочинку співробітників

Університету та членів їх сімей, організація оздоровлення і літній відпочинок дітей співробітників;

- надання матеріальної допомоги членам Профспілки в разі такої необхідності;
- проведення заходів, пов'язаних з різними знаменними датами.

Голова первинної профспілкової організації НУ «ОМА» у своєму звіті відзначив, що минулий період виявився досить складним, особливо минулий 2020 рік, і для колективу Університету, і для ПРМТУ, і для профспілкового руху України в цілому. З одного боку – пандемія, а з іншого – триваюче політичне протистояння в суспільстві, хоча всі очікували більш суттєвих позитивних змін, впровадження, не завжди популярних, особливо з позицій профспілкового руху, суспільно-політичних, економічних і соціальних реформ, прийняття нових законів, найчастіше досить суперечливих тощо. Такі обставини зажадали перебудови, якщо не корінної, то суттєвої, роботи ПРМТУ і первинної профспілкової організації співробітників НУ «ОМА».

«У цих складних умовах Профспілка вистояла, в цілому зберегла свою єдність, не дивлячись на спроби розділити її на дрібні, легко керовані осередки, і, як і раніше, захищає інтереси первинних профспілкових організацій і трудові, соціально-економічні права членів Профспілки, використовуючи для цього найрізноманітніші форми і методи профспілкового впливу на соціальних партнерів і уряд. А саме: перш за все механізм переговорних процесів; посилення статусу Галузевої угоди і колективних договорів, надсилання звернень до центральних органів державної влади і особливо в міжнародні організації, а коли цього виявлялося недостатньо, то і проведення акцій протесту, мітингів, демонстрацій.

Особливо хотілося б відзначити, що наша Профспілка робітників морського транспорту України, – напевно мало не єдина профспілка в Україні, яка дуже тісно співпрацює з міжнародними організаціями, будучи членом ІТФ, а також з братніми профспілками багатьох країн.

Напевно присутнім буде цікаво дізнатися, що за період, про який ми сьогодні говоримо, чисельність ПРМТУ продовжувала зростати, що виділяє нашу Профспілку в порівнянні з іншими галузевими профспілками і робить її мало не унікальною. Особисто я, як член цієї Профспілки, пишаюся таким фактом», – зазначив Миколай Козьмич.

В ході звітної доповіді Миколай Козьмич подякував керівництву НУ «ОМА» за конструктивний соціальний діалог та підтримку профспілкової організації ВНЗ, а також висловив слова вдячності за підтримку та допомогу Профспілці робітників морського транспорту України та Благодійному фонду морського транспорту «Мортранс».

На закінчення голова первинної профспілкової організації НУ «ОМА» подякував усім членам профкому за розуміння і допомогу і побажав новообраним працювати активніше в тісній співпраці з адміністрацією університету.

Учасники звітно-виборної конференції позитивно оцінили роботу профспілкового комітету в цілому, і його керівництва, та визнали її задовільною.

За підсумками виборів, був обраний новий склад профспілкового комітету, а головою Первинної профспілкової організації знову обрано Миколая Козьмича.

Профспілка робітників морського транспорту України вітає членів профспілкового комітету та голову профорганізації з обранням. Віримо, що високий рівень професіоналізму, мудрість і вміння працювати з повною віддачею сил, цілеспрямованість і відповідальність за доручену справу сприятимуть процвітання профспілкової організації.

## ДОПОМОГА МЕДИЧНИМ ЗАКЛАДАМ М.ОДЕСИ, ЯКІ ЛІКУЮТЬ ХВОРИХ НА КОРОНАВІРУС

В період поширення коронавірусної хвороби COVID-19 та з початку впровадження карантинних заходів БФ «МОРТРАНС» продовжує допомагати медичним закладам м.Одеси, які лікують хворих на коронавірус.

29 січня 2021 року представники Фонду відвідали Комунальне некомерційне підприємство «Міська клінічна інфекційна лікарня Одеської міської ради» та передали лікарям 2 апарати для отримання чистого кисню високої концентрації, 3 пульсоксиметри та 100 захисних комбінезонів для медичного персоналу лікарні. Ці комбінезони захищать лікарів від можливого зараження, адже лікарям сьогодні вкрай потрібно залишатися здоровими, щоб подбати про тих, кому потрібна допомога.



БФ «МОРТРАНС» ніколи не залишається байдужим до проблем наших бенефіціарів, а особливо в часи надзвичайних ситуацій. Ми завжди станемо пліч-о-пліч з лікарями для продовження боротьби із вірусом та допоможемо в рятуванні людей, які постраждали внаслідок небезпечного захворювання, такого, як COVID-19.

«Мы очень благодарны Благотворительному фонду «МОРТРАНС», который оказывает нам неоценимую помощь. Кислородные концентраторы нам очень нужны, одежда нужна всегда. Вы одни из первых откликнулись на наш призыв о помощи, за что вам огромное спасибо», – відмітила директор Комунального некомерційного підприємства «Міська клінічна інфекційна лікарня Одеської міської ради» Світлана Лаврюкова.

## ПОПЕРЕДЖЕНИЙ – ЗНАЧИТЬ, ОЗБРОЄНИЙ!

ПРМТУ вже неодноразово попереджала моряків про різного роду шахрайські схеми, що підстерігають їх під час пошуку роботи, а також про те, яким чином моряку розпізнати шахраїв. Слід зазначити, що наші моряки все більш відповідально ставляться до пропозицій про роботу, які йдуть з-за кордону, перевіряючи потенційного роботодавця і місце роботи – судно.

Останній випадок, про який нам хотілося б розповісти, в черговий раз демонструє, що вимагачі вже не обмежуються примітивними схемами, а створюють цілком правдоподібні сайти і профілі в різних сервісах з пошуку моряків.

У Профспілку за консультацією звернулася група моряків, яким запропонувала працювати компанія під назвою Seacross Maritime, що знаходиться, судячи з відомостей офіційного сайту, в Естонії. Сторінка компанії також розміщена на сайті Укркрюїнг.



Спочатку пропозиція про роботу не виглядала підозрілою, оскільки листування з моряками вів старший кріюінг-менеджер Adam Murawski з корпоративної електронної адреси компанії. Відомості про цього кріюінг-менеджера також можна знайти на сайті Seacross.

У моряків запросили рекомендації з попереднього місця роботи, і була призна-

чена дата співбесіди з суперінтендантом, проте пізніше кріюінг-менеджер повідомив (до речі, досить поганою англійською), що суперінтендант захворів, співбесіда скасовується, а морякам потрібно в терміновому порядку подаватися на візу в Тайвань, при цьому не забувши сплатити внески в розмірі 290 доларів США з людини. Гроші за візу їм було запропоновано перевести

на карту Альфа-Банку якогось Сергія з Російської Федерації (цю інформацію нескладно отримати в інтернеті, ввівши на спеціальних ресурсах перші шість цифр номера карти шахрая).

В ході перевірки сайту компанії за допомогою ресурсу who.is з'ясувалося, що сайт був створений 4 січня 2021 року. Результати Google-пошуку по фото Adam Murawski з сайту компанії видають кілька сторінок сайтів, де також використовується ця ж фотографія, найімовірніше взята з якогось фото-хостингу.

Ми в черговий раз нагадуємо, що попереджений – значить, озброєний, і настійно рекомендуємо морякам ретельно перевіряти всі пропозиції про роботу, особливо що надходять з невідомих джерел.

Пам'ятайте, що ви завжди можете звернутися до Профспілки і перевірити те чи інше судно, на якому вам пропонують роботу.

## ПРОФСПІЛКОВЦІ НАБУВАЛИ НАВИЧОК ДЛЯ ЕФЕКТИВНОГО ВЕДЕННЯ КОЛЕКТИВНИХ ПЕРЕГОВОРІВ

**З 25 січня по 17 лютого пройшов онлайн-тренінг від Міжнародного навчального центру МОП (ІТС/ІЛО) - «Навички для ефективного ведення колективних переговорів».**

Навчання організовано в рамках Проєкту МОП «Інклюзивний ринок праці для створення робочих місць в Україні» за фінансування Міністерства закордонних справ Данії. У тренінгу були задіяні представники як профспілок, так і роботодавців України.

Від Профспілки робітників морського транспорту України у навчанні взяли участь Артем Ракович – керівник Управління ПРМТУ, Еліна Караван – старший помічник голови Чорноморської ППО моряків з інформаційно-аналітичної діяльності та Діана Торопенко – голова ППО курсантів НУ «ОМА».

Відкрив тренінг Старший технічний радник Проєкту МОП Джамал Ходжіч.

Першого дня на вебінарі було обговорене питання «Вступ до колективних пе-

реговорів. Що заважає ефективним переговорам». Учасники працювали в групах і обговорювали складності цього напрямку роботи, відомі їм з власного досвіду. Також досвідом в питаннях підготовки колективних переговорів з ними поділилися іноземні фахівці МОП.

Слід зазначити, що колективні переговори є однією з найважливіших форм соціального діалогу між сторонами колективних трудових відносин, способом узгодження їх інтересів. Тож вебінари тренінгу насичені корисною профспілковим активістам інформацією щодо нагальних проблем організації колективних переговорів і соціального діалогу.

## НІ - ЗНИЖЕННЮ ДІЮЧИХ НОРМ ТА ГАРАНТІЙ ПРАВ ПРАЦІВНИКІВ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ПРАЦІ!

Представники Профспілки робітників морського транспорту України – А.А.Ракович, керівник управління, та Л.В.Микитюк, головний фахівець з колективної роботи та охорони праці, взяли участь в онлайн-нараді з представниками членських організацій ФПУ, що пройшла 19 січня 2021 року під головуванням заступника Голови ФПУ Є.М.Драг'ятого.

В ході наради відбулось обговорення законопроєкту «Про безпеку та здоров'я працівників на роботі», розробленого Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, а також результати розгляду на засіданні Президії ФПУ 14.01.2021 питання подальшої участі ФПУ в опрацюванні відповідного законопроєкту.

Під час наради учасники заслухали експертні висновки фахівців департаменту охорони праці Т.М. Горюн та Д.М. Казакової, щодо законопроєкту та його постатейний аналіз, попередні висновки та застереження членських організацій ФПУ.

Законопроєкт розроблено на заміну чинного Закону України «Про охорону праці» на виконання пункту 2 Плану заходів щодо реалізації Концепції реформування системи управління охороною праці, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12.12.2018 № 989-р.



На сьогодні законопроєкт офіційно не направлявся на погодження до СПО об'єднань профспілок, а опрацьовується тристоронньою робочою групою, створеною Мінекономіки, до складу якої включено і представників ФПУ.

На думку профспілкової сторони, на сьогоднішній день редакція запропонованого Мінекономіки законопроєкту, у порівнянні з чинними нормами Кодексу законів про працю України та Законом України «Про охорону праці», значно звужує зміст та обсяг існуючих прав працівників та профспілок, а окремі права, такі, як право працівників на пільги та компенсації за важкі та шкідливі умови праці, зовсім скасовуються.

У законопроєкті не передбачена значна кількість зобов'язань роботодавця,



зокрема, щодо розроблення і реалізації комплексних заходів з охорони праці, мінімальних обсягів витрат на заходи з охорони праці (не менше 0,5 % від фонду оплати праці), проведення обов'язкових медичних оглядів працівників, періодичного навчання тощо.

Крім того, законопроєктом не передбачені повноваження профспілок щодо захисту прав працівників на безпечні та належні умови праці, а також на здійснення громадського контролю за дотриманням законодавства про охорону праці, що є неприпустимим і порушує їх права та міжнародні норми.

Тому, за попередніми висновками профспілкової сторони, редакція законопроєкту на сьогоднішній день не відповідає Конституції України

(статті 3, 22, 43 і 46), за нормами якої права громадян гарантуються і не можуть бути скасовані, а при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод громадян.

Наголошуємо, що такі зміни безпосередньо суперечать і міжнародним нормам і зобов'язанням України відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, в яких визначено досягнення таких цілей, як покращення рівня забезпечення охорони здоров'я та безпечних умов праці, посилення можливостей соціальних партнерів та сприяння соціальному діалогу.

З метою формування єдиної профспілкової позиції та вжиття ефективних заходів щодо недопущення зниження діючих норм та гарантій прав працівників на безпечні і здорові умови праці, їх належний соціальний захист, Президією ФПУ 14.01.2021 року прийнято рішення про створення профспілкової робочої групи з підготовки узагальнених профспілкових пропозицій до законопроєкту, подання їх на затвердження СПО об'єднань профспілок, з подальшим направленням до Мінекономіки, секретаріату НТСЕР та Уряду для прийняття відповідних рішень.

За матеріалами ФПУ

## НА ПОРЯДКУ ДЕННОМУ - СПЕЦИФІКА ВІДНОСИН В УМОВАХ РОБОТИ НА СУДНІ

09 лютого 2021 року в МІЦ відбулася перша в цьому році зустріч з Доктором Бінаєм Сінхом – засновником і президентом Global Maritime Community, лайф-коучем і автором більше 75 книг. Темою обговорення, яку спікер сформулював як Ships and Relationships, стала специфіка взаємовідносин в умовах роботи на судні.

В ході заходу були розглянуті такі питання, як баланс між роботою і домівкою; зв'язок, довіра і відносини з сім'єю, друзями і береговим персоналом. Також учасники зустрічі отримали практичні поради від експерта.



"В основі хороших взаємин лежить такий важливий навик, як вміння спілкуватися. В першу чергу цікавтеся іншими людьми і робіть це щиро, будьте хорошим слухачем, поважайте думку іншої людини – і ви завжди зможете налагодити хороші відносини в колективі, в сім'ї і в колі друзів».

Доктор Сінх

## В ДИПЛОМАТИЧНІЙ АКАДЕМІЇ ПРОЙШОВ СЕМІНАР ВІД ПРМТУ ДЛЯ КОНСУЛЬСЬКИХ ПРАЦІВНИКІВ

5 лютого в Дипломатичній академії України ім. Геннадія Удовенка при Міністерстві закордонних справ України відбувся практичний семінар з питань захисту прав та інтересів моряків - громадян України за кордоном. Спікером виступив радник Голови Профспілки робітників морського транспорту України Сергій Казанцев.

МЗС України провело даний семінар в рамках спеціалізованого курсу професійного навчання консульських посадових осіб, які направляються в Дипломатичні установи України за кордоном.

Учасники зустрічі розглянули різні аспекти захисту прав і допомоги українським морякам, які потрапили в кризові ситуації за кордоном, а також дії і функції консулів в подібних випадках.

Під час навчання були розглянуті численні реальні кризові кейси з українськими моряками і надані практичні поради щодо дій консула.



## ЩОДО СКАСУВАННЯ ОПОДАТКУВАННЯ ПРОФСПІЛКОВИХ ВИПЛАТ



Від профспілкових організацій до ФПУ надходять запити з проханням дати роз'яснення щодо скасування оподаткування профспілкових виплат.

ФПУ інформує, що для захисту прав профспілок було здійснено низку заходів з метою забезпечення збереження податкових пільг в оподаткуванні профспілкових виплат, а саме:

- виплата та відшкодування, що здійснюються за рішенням профспілки, на користь члена профспілки протягом року сукупно в межах 140% розміру прожиткового мінімуму для працездатної особи станом на 1 січня звітного податкового року;
- вартість (без обмеження граничного обсягу) путівок на відпочинок, оздоровлення та лікування на території України для платника податку (та/або його дітей віком до 18 років), які надаються йому безоплатно або із Знижкою (у розмірі такої знижки) профспілкою, до якої зараховуються профспілкові внески платника;
- допомогу на поховання (без обмеження граничного обсягу), надану профспілкою;
- вартість орденів, медалей, знаків, кубків, дипломів та квітів (без обмеження граничного обсягу), якими відзначаються працівники, інші категорії громадян та/або переможці змагань, конкурсів;
- вартість дарунків (а також призов переможцям та призерам спортивних змагань)

у розмірі 25% мінімальної заробітної плати (у розрахунку на місяць), встановленої на 1 січня звітного податкового року.

Крім того, шляхом ефективного соціального діалогу врегульовано низку проблем в оподаткуванні, зокрема, звільнено дитячі оздоровчі заклади, дитячо-юнацькі спортивні школи, незалежно від форми власності і джерел фінансування, від сплати земельного податку та податку на нерухоме майно, а саме:

- земельного податку: дитячі санаторно-курортні та оздоровчі заклади України, що перебувають на балансі підприємств, установ та організацій, які є неприбутковими; дитячо-юнацькі спортивні школи, школи вищої спортивної майстерності, дитячо-юнацькі спортивні школи і спортивні споруди всеукраїнських фізкультурно-спортивних товариств, що є неприбутковими та включені до Реєстру неприбуткових установ та організацій, та земельні ділянки, на яких розміщені їх спортивні споруди;
- податку на нерухоме майно: нежитловий фонд дитячих закладів оздоровлення та відпочинку неприбуткових підприємств, установ та організацій, які внесені до Реєстру неприбуткових установ та організацій; шкіл вищої спортивної майстерності, дитячо-юнацьких спортивних шкіл і спортивних споруд всеукраїнських спортивних товариств, що є неприбутковими та включені до відповідного Реєстру.

ФПУ неодноразово надсилались пропозиції щодо розширення пільгового оподаткування для профспілкових виплат та сприяння діяльності профспілок, зокрема і до проекту Національної стратегії сприяння розвитку громадського суспільства в Україні на 2021-2025 роки.

Водночас ФПУ інформує, що профспілковою стороною напрацьовані пропозиції щодо впровадження справедливих підходів до оподаткування трудових доходів та направлені Комітету ВРУ з питань соціальної політики та захисту прав ветеранів (лист від 13.12.2019 № 01-12/641-сп) в рамках підготовки до круглого столу на тему: «Оподаткування домогосподарств, як основа соціальної політики України на 2020-2024 роки».

На жаль, на сьогодні профспілкові ініціативи владою не підтримуються.

ФПУ буде і надалі сприяти пошуку рішень, які б сприяли подальшому розвитку діяльності профспілок, зокрема і щодо розширення пільг для профспілкових організацій та членів профспілок.

Департамент правового захисту ФПУ