

the SEAFARER МОРЯКЪ

1912-2018



УКРАЇНСЬКА ПРОФСПІЛКОВА ТРАНСПОРТНА ГАЗЕТА
ЖОВТЕНЬ-ЛИСТОПАД №71-72



ITF CONGRESS 2018

Конгрес Міжнародної федерації транспортників (ITF) - це подія, яка об'єднує транспортників усього світу. На ньому приймають рішення і визначають курс федерації на наступні 5 років. У 44 Конгресі ITF, який пройшов в цьому році в Сінгапурі з 14 по 20 жовтня, взяли участь рекордні 2600 профспілкових активістів, що представляють 600 транспортних профспілок зі 140 країн світу.

стор. 2-3

**МІНІСТР ЗАКОРДОННИХ
СПРАВ УКРАЇНИ ПАВЛО КЛІМКІН ВІДВІДАВ
МОРСЬКИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЦЕНТР ПРМТУ**



18 жовтня відбулася зустріч представників Профспілки робітників морського транспорту України з делегацією Міністерства закордонних справ України на чолі з керівником відомства Павлом Клімкіним.

стор. 5

**ПРЕЗЕНТОВАНО СПІЛЬНИЙ ПРОЕКТ МЗС УКРАЇНИ
ТА ПРМТУ З ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗАЛУЧЕННЯ МОРЯКІВ
ДО ЗЛОЧИНІВ НА МОРІ**



В Дипакадемії України презентований спільний проект ПРМТУ та МЗС України з попередження залучення моряків до злочинів на морі та забезпечення захисту прав моряків на справедливе поводження під час кримінальних проваджень.

стор. 12



UNION WEEK – NEW LEVEL

Ось уже третій рік поспіль ПРМТУ і ITF організовують для українських моряків унікальний семінар UNION WEEK. Ось і в цьому році з 24 по 26 жовтня пройшла серія інформаційних семінарів для українських моряків UNION WEEK—NEW LEVEL.

стор. 13

У ПРОФСПІЛЦІ МИ - СИЛА, НАС НЕ ЗЛАМАТИ!

ITF CONGRESS 2018

Конгрес Міжнародної федерації транспортників (ITF) – це подія, яка об'єднує транспортників усього світу. На ньому приймають рішення і визначають курс федерації на наступні 5 років.



**YOUR CONGRESS
YOUR VOICE**

У 44-у Конгресі ITF, який пройшов в Сінгапурі з 14 по 20 жовтня, взяли участь рекордні 2600 профспілкових активістів, що представляють 600 транспортних профспілок із 140 країн світу. Моряки, портовики, представники працівників залізничної галузі, цивільної авіації, автомобілістів і інших транспортників об'єдналися, щоб разом зміцнити вплив транспортників, адже саме тут, на Конгресі, буде почутий голос кожного.

вою Михайлом Кіреєвим.

За цей тиждень делегати обговорили найактуальніші міжнародні питання, пов'язані з транспортною галуззю і діяльністю профспілок. У порядку денному – збереження робочих місць, захист прав робітників, посилення впливу молодих робітників транспортної галузі та інші теми.

Особливе місце на Конгресі зайняло обговорення питань майбутньої автоматизації транспортних секторів і стратегічної політики МФТ у зв'язку з настанням ери нових технологій.

Генеральний секретар ITF Стів Коттон відзначив: «Цей Конгрес показує, що міць транспортних робітників усього світу лежить в проведенні кампаній і зростаючому членстві. Продовжуючи об'єднувати наші зусилля, ми зможемо домогтися всього самого кращого для транспортників».

В перший день міжнародної зустрічі пройшла церемонія відкриття та вибори рахункової та ревізійної комісій, мандатної комісії та комісії з резолюцій. Крім того, федерація обрала Генерального секретаря ITF. Цю посаду зайняв Стів Коттон. Для нього це буде другий термін. Пост глави федерації він займає з 2014 року.

15 жовтня в рамках 44 Конгресу ITF відбулася Конференція морської секції ITF, на якій були розглянуті актуальні проблеми, з якими стикаються або зіткнуться в найближчому майбутньому моряки. Звичайно, особлива увага була прикута до питань автоматизації та наслідків стрімкого розвитку технологій.

На Конференції було представлено дослідження, проведене Світовим морським університетом (WMU) спільно з ITF. Президент WMU Клеопатра Думбія-Генрі, яка раніше працювала в Міжнародній організації праці і була ідеологом створення MLC, 2006, зазначила, що технології – це один з аспек-

тів нашого життя, від якого ми не можемо піти, тому морській освіті необхідно йти в ногу з часом і бути готовим до впливу автоматизації на працівників морського транспорту.

Жаклін Сміт, Морський координатор ITF, розповіла про пріоритетні напрямки роботи Морської секції федерації, серед яких виділила три напрямки: зростання і активізація чисельності, інноваційні кампанії, глобаль-



Інтереси 75 000 українських моряків, портовиків, курсантів і студентів та інших працівників морської галузі України представляла делегація Професійної спілки робітників морського транспорту України на чолі з Голо-



на і регіональна політика.

Підіймаючи питання зростання та активізації чисельності, пані Сміт особливу увагу приділила просуванню жінок-моряків і молодих моряків. Також вона наголоси-





ла на важливості інвестування в розвиток професійних навичок моряків, що відкриє для них нові можливості як на борту суден, так і на березі, з огляду на стрімкий розвиток автономного судноплавства. Так, дослідження WMA показує, що до 2040 року кількість суден, керованих штучним інтелектом, зросте до 15%.

Представляючи дослідження, Йенс Уве Шредер-Хінрих сказав, що «швидкість автоматизації буде еволюційною, а не революційною», оскільки економічна вигода автономного судноплавства, а також міжнародне регулювання і державна підтримка, залишаються перешкодою для судновласників, які прагнуть до автоматизації.

Результати опитування показали, що 99% делегатів вважають, що їх членів профспілок торкнеться автоматизація і технологія на робочих місцях в найближчі роки, підкреслюючи пріоритет стратегічного вирішення проблеми автоматизації.

В рамках Конференції морської секції ITF кожна профспіл-

ституції ITF. Він має повноваження здійснювати керівництво діяльністю Федерації, вживати заходи і приймати рішення, які є необхідними і доречними для захисту і підвищення рівня інтересів ITF і її членських організацій.

Виконком складається з сорока одного члена, Генерального секретаря, голів галузевих секцій і комітетів, а також голів Жіночого комітету і Комітету молодих транспортників. Крім іншого, склад Виконавчого комітету повинен адекватно відображати географію членства ITF і її галузеву структуру, а вибори членів Виконавчого комітету проводяться з числа кандидатів, висунутих регіональними виборчими групами.

Так, відповідно до Конституції ITF, в Європейську регіональну групу входять 9 виборчих підгруп. Разом з Україною в нашу виборчу підгрупу також входять Азербайджан, Білорусь, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Росія і Узбекистан. Кожна виборча підгрупа має право на певну кількість місць у Виконавчому комітеті ITF – місця розподіляються Конгресом ITF за рекомендацією Виконкому.

Останнє засідання виборчої підгрупи нашого субрегіону (її називають Виборчою групою країн колишнього Радянського Союзу) відбулося в червні 2018 року в м. Баку, Азербайджан.

На Конгресі ITF в Сінгапурі були дотримані домовленості, досягнуті в Баку, про висунення в Виконком ITF двох кандидатур: Миколи Нікіфорова, Голови Російської профспілки залізничників і транспортних будівельників, і Михайла Кіреєва, Голови Профспілки робітників морського транспорту України.

Ми раді повідомити, що новим членом Виконкому став Михайло Кіреєв. Також Голова ПРМТУ та його перший заступник Олег Григорюк були обрані до складу Комітету справедливої практики.

Конгрес є прекрасним майданчиком, де членські організації ITF можуть відкрити нові для себе напрями діяльності та вивчити досвід інших держав та інших членських організацій.

Для цього в рамках Конгресу постійно проводяться додаткові заходи - fringes. Одним з таких заходів став візит в Wavelink Maritime Institution (WMI).

WMI входить в структуру Профспілки морських офіцерів Сінгапуру (SMOU) і дає можливість членам профспілки отримати морську освіту або підвищити рівень наявних знань. Інститут повністю підтримується державою і Морською адміністрацією Сінгапуру, а також судновласниками. Вартість програми навчання Deck Cadet, яка триває 31 місяць, становить 29 000 сінгапурських доларів, і держава покриває 80% цих витрат, ще 10% - SMOU і тільки 10% суми оплачує сам кадет.

До речі, не дивлячись на величезний тоннаж суден під прапором Сінгапуру, в країні всього налічується близько 1 600 моряків. Тим не менше, влада, як і судновласники і профспілка, розуміють, наскільки важливо для країни просування професії моряка, адже кожні 2-3 хвилини судно заходить або залишає порт Сінгапур.

Близько 1 000 суден знаходяться в порту одночасно.

44 Конгрес ITF став також платформою для обміну досвідом роботи серед профспілок в напрямку профілактики захворюваності на ВІЛ серед транспортників, якому ITF приділяє підвищену увагу. Під час Конгресу працював Well-being Kiosk – місце, де можна отримати матеріали, присвячені соціально-побутовому забезпеченню. Також тут всі бажаючі мали змогу дізнатися про досвід членських організацій ITF в роботі по підвищенню рівня інформованості стосовно ВІЛ.

Профспілка робітників морського транспорту України надала звіт про роботу в цьому напрямку за 4 роки, а також презентувала Медичний посібник для моряків, розроблений під егідою ITF.

16 жовтня в рамках 44 Конгресу ITF відбулася Конференція докерів.

Основними пріоритетами роботи ITF і її членських організацій в портовому напрямку на майбутній період ста-



ка мала можливість внести свої пропозиції щодо напрямків роботи Секції. ПРМТУ внесла відразу дві пропозиції, які оприлюднив Олег Григорюк, Голова Чорноморської первинної профспілкової організації моряків, Перший заступник Голови ПРМТУ. Пропозиції ПРМТУ торкнулися реалізації білатеральних відносин в процесі взаємодії національних профспілок з метою представництва інтересів членів профспілки, а також захисту прав молодих моряків і докерів.

Цього ж дня, в рамках роботи 44-го Конгресу ITF, відбулося засідання Європейської регіональної виборчої групи, яка виборним шляхом визначає, крім іншого, склад Виконавчого комітету ITF.

Виконавчий комітет ITF – це керівний орган Федерації, який виконує рішення і розпорядження Конгресу, а також вводить в дію положення, що містяться в Кон-

не укладання нових колективних договорів на великих портових терміналах і ключових транспортних вузлах, а також підняття галузевих стандартів. Не залишилося без уваги і питання автоматизації і тотальних звільнень і скорочень портовиків по всьому світу. Якщо судна з інтелектуальним керуванням – це поки що питання майбутнього, то автоматизація в портових терміналах вже сьогодні сильно б'є по правам докерів в усьому світі.

17 жовтня в рамках Конгресу ITF пройшли дві конференції – спільна Конференція моряків і докерів та Конференція молоді. Профспілка робітників морського транспорту України виступила з пропозицією для роботи ITF на майбутній період щодо захисту трудових прав молодих портовиків і моряків, яку озвучив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк. Пропозиція ПРМТУ отримала широку підтримку братських профспілок та була прийнята.

20 жовтня відбулося перше засідання новообраного Виконавчого комітету ITF, в якому взяв участь Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв, обраний до складу Виконкому.

На першому засіданні члени Виконкому, крім обговорення інших питань порядку денного, обрали Президента і Віце-президентів ITF, що представляють різні регіони світу. Згідно зі змінами, внесеними до тексту Конституції ITF Сінгапурським Конгресом, не тільки на рік був збільшений період між черговими конгресами, а й регіон країн Африки і Арабського світу був розділений на два окремих – таким чином, Виконком отримав додаткового Віце-президента.

Педді Крамлін, новообраний президент МТФ, завершуючи 44-й конгрес проголосив: **“Конгрес закінчився, тепер починається важка щоденна робота на довгій дорозі до справедливості, миру і свободи”.**



ПРМТУ РОЗПОВІЛА МОРЯКАМ ПРО ПРИВІЛЕЇ

Наприкінці вересня в Одесі відбулася щорічна зустріч представників компанії WALLEM Group з українськими моряками, які працюють на суднах, що перебувають в менеджменті компанії. У заході взяли участь близько 80 офіцерів і 8 представників компанії із різних офісів з усього світу.



Мета зустрічі - зміцнення взаємин між моряками і командою, яка працює на березі. Компанія WALLEM була заснована в 1903 році, і сьогодні в її розпорядженні 49 офісів в 17 країнах по всьому світу. Директор з морського напрямку Фаред Хан зазначив, що українські моряки займають всього 6% від усіх, хто працює на суднах під управлінням компанії, однак найближчим часом WALLEM має намір поступово збільшувати цю кількість, в тому числі – за рахунок кадетів.

Профспілка робітників морського транспорту України є давнім соціальним партнером компанії та щорічно бере участь у таких заходах. 28 вересня представник ПРМТУ виступив перед моряками з презентацією, де розповів про привілеї, які доступні морякам-членам Профспілки. Звичайно, особливу увагу було приділено ITF, її структурі та роботі інспекторів.

Менеджмент компанії відзначив важливість взаємин між компанією і профспілками - як з ITF, так і з ПРМТУ.

ПРМТУ ВІДВІДАЛА ЕКІПАЖ БАЛКЕРА «FEDERAL TAKASE»



Коли в українські порти заходять судна, покриті колективним договором ПРМТУ або договором братньої профспілки, з якою у ПРМТУ підписаний меморандум про взаєморозуміння, то фахівці ПРМТУ поспішають відвідати наших моряків і порадувати їх свіжими випусками журналу «Морський» та газети «Моряк», пам'ятними сувенірами і просто хорошими новинами.

Так, представники ПРМТУ відвідали балкер «FEDERAL TAKASE» (IMO 9658989, прапор Маршаллові острови), який знаходився в одеському порту. Всі офіцери на борту - українські моряки - члени Профспілки робітників морського транспорту України. Моряки були раді візиту. Із задоволенням вивчили Медичний посібник для моряків, що випустила ПРМТУ за підтримки ITF, подякували за нові випуски журналів та бюлетенів, а також заповнили облікові картки членів ПРМТУ і пообіцяли зайти в гості, коли будуть у відпустці.

Якщо ваше судно прямує до одного з портів України, і ви хочете, щоб представники ПРМТУ відвідали його, будь ласка, повідомте про це заздалегідь на електронну адресу shipvisits@mtwtu.org.ua, і ми обов'язково відвідаємо вас!

Профспілка робітників морського транспорту України, будучи єдиною морською членською організацією ITF в Україні, має право підписувати колективний договір стандарту ITF.

Цей договір забезпечує право моряків на безпечну, здорову і гідно оплачувану працю, і повністю дотримується норм міжнародних морських інструментів, зокрема, Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року (MLC, 2006). А якщо стороною-підписантом колективного або ж дружнього меморандуму про співпрацю виступає ПРМТУ, то ще й дає доступ до різних благ і привілеїв, які доступні членам Профспілки.

ПЕРСПЕКТИВИ ОФШОРНОЇ ІНДУСТРІЇ ОБГОВОРILI В РОТТЕРДАМІ



Питання майбутнього офшорної індустрії - одне з найбільш гострих і нагальних для галузі. Так, у звіті голови французької транспортної профспілки CFDT FGTE UFM щодо компанії BOURBON значилося, що за останні три роки вона зазнала збитків у розмірі 120 млрд. євро. Проте, офшорний гігант використовує кризу в галузі для того, щоб почати цифрову революцію за допомогою програми Smar1.

Основне завдання програми - знизити на 25% операційні витрати компанії, в очікуванні кращих часів. В тому числі, це буде досягнуто за рахунок автоматизації суден та навчання персоналу. Щоб «оцифрувати» свій флот, компанія в 2017 році уклала договір з норвезькою компанією «Kongsberg».

Також на засіданнях обговорили різке зниження інвестицій в розвідку нових родовищ нафти, яке значно вплинуло на компанію, що займаються сейсмозвідкою.

В ході засідань кожна країна і профспілка-учасник виступили зі своїм баченням перспектив офшорного ринку, однак головним питанням залишається дотримання встановлених стандартів ITF для офшорного флоту в умовах ситуації, що склалася в індустрії.

Незважаючи на те, що офшорна індустрія переживає не найкращі часи, велика кількість українських моряків продовжує працювати на офшорних суднах.

З огляду на це, Перший заступник Голови Профспілки робітників морського транспорту України Олег Григорюк взяв участь у засіданні Європейської цільової офшорної групи ITF, яка пройшла з 19 по 20 вересня в Роттердамі (Нідерланди).

Учасники групи традиційно зустрічаються раз на рік для того, щоб обговорити важливі для галузі питання і проаналізувати ситуацію на ринку.

ПРОФСПІЛКА МОРЯКІВ НОРВЕГІЇ ОБРАЛА ЛІДЕРА



Профспілка робітників морського транспорту України давно і плідно співпрацює з норвезькими колегами, наприклад, в цьому році вперше в Одесі пройшов Круїзний семінар, організований за підтримки Профспілки моряків Норвегії під егідою ITF.

Ось і цього разу представник ПРМТУ взяв участь у З'їзді Профспілки моряків Норвегії (Norsk Sjømannsforbund), який пройшов в період з 24 по 28 вересня в місті Берген (Норвегія).

З'їзд є вищим керівним органом і проходить раз на 4 роки. Як і очікувалося, на новий термін лідером був переобраний Йоні Хенсен.

Від імені Профспілки робітників морського транспорту України пана Хенсена привітав Олег Григорюк, Перший заступник Голови ПРМТУ, і вручив лідеру Профспілки моряків Норвегії пам'ятний сувенір на знак солідарності і взаємної поваги.

Ми сподіваємося, що співпраця між ПРМТУ і Профспілкою моряків Норвегії і далі буде тільки розвиватися і зміцнюватися.

МОРСЬКИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЦЕНТР ТЕПЕР В ХЕРСОНІ ТА ІЗМАЇЛІ



Морський інформаційний центр Профспілки робітників морського транспорту України за підтримки Міністерства закордонних справ України розпочав свою роботу 28 червня 2018 року. Дочільність створення такого центру не змусила себе довго чекати і вже через місяць після відкриття центру домогтися значних результатів: завдяки скоординованим зусиллям 57 українських моряків повернулися додому.

Тісна координація зусиль Департаменту Консульської служби МЗС України та ПРМТУ, єдиної морської членської організації ITF в Україні, дозволяють Морському інформаційному центру максимально оперативно реагувати на запити українських моряків про допомогу.

Проте, кількість українських моряків, які за звинуваченням в тих чи інших злочинах знаходяться в ув'язненні за межами країни, на превеликий жаль,

особливо не зменшується, адже буквально щотижня в МІЦ надходить інформація про нові випадки затримання наших співвітчизників.

Звичайно, основною причиною такого стану справ є брак інформації, і для того, щоб ситуація змінилася докорінно, повинен пройти не один місяць. Розуміючи цей факт, Профспілка робітників морського транспорту України за підтримки Міністерства закордонних справ України 28 серпня відкрила Морський інформаційний центр в Херсоні і 29 вересня в місті Ізмаїлі Одеської області.

Моряки та їхні близькі можуть звертатися до Центрів, де їм допоможуть оформити звернення, зняти необхідні копії і направити в Морський інформаційний центр в Одесі, де безпосередньо відбувається обробка заяв. У телефонному режимі звернення і консультації відбуваються за єдиним номером контакт-центру +38 095 5507555. Нагадаємо, що послуги в Центрі надаються безкоштовно.

Дислокація центрів:

Морський інформаційний центр в м. Херсон:
вул. Миру, 5, Херсонський благодійний фонд
сприяння розвитку морської справи
«Морське братство», тел.: +38 0552 492517

Морський інформаційний центр в м. Ізмаїл:
вул. Пароплавна, 69, Громадська організація
«Ізмаїльський міжнародний клуб моряків»,
тел.: +38 04841 22578

МІНІСТР ЗАКОРДОННИХ СПРАВ УКРАЇНИ ПАВЛО КЛІМКІН ВІДВІДАВ МОРСЬКИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЦЕНТР ПРМТУ

18 жовтня відбулася зустріч представників Профспілки робітників морського транспорту України з делегацією Міністерства закордонних справ України на чолі з керівником відомства Павлом Клімкіним.



Заступник Голови ПРМТУ Георгій Кутянін розповів про роботу Профспілки, про основні завдання та напрямки діяльності, але центральною темою розмови стали підсумки роботи Морського інформаційного центру ПРМТУ за підтримки МЗС України.

Нагадаємо, Морський інформаційний центр ПРМТУ за підтримки Міністерства закордонних справ України розпочав свою роботу 28 червня 2018 року. Кількома днями пізніше, 2 липня 2018 року, був підписаний Меморандум про співпрацю між ПРМТУ і МЗС про розширення співпраці в напрямку сприяння в наданні допомоги морякам-громадянам України, які опинилися в скрутному становищі за кордоном в результаті подій надзвичайного характеру.

Тільки протягом червня-липня спільними зусиллями ПРМТУ і ІТФ, МЗС і його дипломатичних місій в різних країнах, а також представників компаній,

юристів, адвокатів, родичів, в Україну повернулися 57 українських моряків.

«На сьогоднішній день вже є результати нашої спільної роботи, якими ми можемо пишатися, - зазначив Міністр закордонних справ України Павло Клімкін. - Але головне, що наша співпраця функціонує і в плані обміну інформацією та юридичними практиками, і в плані можливості одночасно працювати як на політичному рівні, так і від імені Профспілки. Сподіваюся, що спільно вдасться вибудувати мережу таких інформаційних центрів, як зараз в Одесі, Херсоні та Ізмаїлі. Тому що важливо саме попереджати, застерігати наших громадян від дій, які можуть привести до неприємних ситуацій. Я дуже вдячний друзям - Профспілці робітників морського транспорту України - за те, що ми змогли встановити таке ефективне співробітництво».

МЕТА ПРОФСПІЛКИ - ЗБІЛЬШИТИ КІЛЬКІСТЬ РОБОЧИХ МІСЦЬ ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ

Профспілка робітників морського транспорту України в особі Першого заступника Голови Профспілки Олега Григорюка взяла участь в нараді Королівської асоціації судновласників Нідерландів (KVNR) і Нідерландської асоціації морських роботодавців Neptune, яка була спеціально організована для ПРМТУ.



Олег Григорюк відповів на всі запитання членів KVNR і Neptune щодо співпраці і найму українських рядових на судна під прапором Нідерландів. Прапор Нідерландів не є «зручним», і на судна під цим прапором поширюються норми національного трудового законодавства та колективного договору, укладеного між KVNR і національною профспілкою Nautilus Netherlands. Нагадаємо, що 10 жовтня 2016 року було підписано спеціальний Меморандум між KVNR, Профспілкою Nautilus та ПРМТУ, і 1 липня 2017 року такий самий з Neptune, з метою збільшити кількість українських рядових на суднах під прапором Нідерландів.

«Ця ініціатива принесла нові робочі місця українським рядовим, однак темпи співпраці не такі високі, як того хотілося б, - заявив Олег Григорюк, - проте є намір підписати договір з Нідерландською асоціацією морських роботодавців NEMEA з метою працевлаштування українських рядових і продовжити дію існуючих Меморандумів. Поки створений нами механізм не запрацював на повну силу, але ми сподіваємося, що в наступному році, за допомогою конкурентоспроможного договору, ми зможемо значно просушитися в реалізації наших планів по збільшенню кількості робочих місць для українських рядових на суднах голландських судновласників».

Судновий реєстр Нідерландів налічує близько 800 суден, а національний флот Голландії є одним з найсучасніших і інноваційних у світі.

Основним пріоритетом Профспілки робітників морського транспорту України залишається збільшення кількості робочих місць на суднах нідерландських судновласників, особливо для українських рядових, адже на сьогоднішній день рядовий склад в основному представлений філіппінськими моряками.

УКЛАДЕНО МЕМОРАНДУМ ПРО СПІВПРАЦЮ МІЖ ПРМТУ, ХДМА ТА КОМПАНІЄЮ «ЛІБРА»



Профспілка робітників морського транспорту України вже давно і плідно співпрацює з Херсонською державною морською академією, а також проводить постійну роботу по збільшенню робочих місць для українських моряків.

З огляду на те, що майбутні фахівці повинні ефективно поєднувати теоретичні знання з практичними навичками відповідно до стандартів підготовки та потребам роботодавця, 24 жовтня 2018 року Профспілка робітників мор-

ського транспорту України, Херсонська державна морська академія та компанія «Лібра» уклали Меморандум про співпрацю в сфері освітньої діяльності.

Підписи під ним поставили Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв, ректор ХДМА Василь Чернявський і заступник директора компанії «Лібра» Руслан Дмитрієв. Сторони взаємно висловили бажання співпрацювати між собою в підготовці фахівців у сфері морського судноплавства.

ДМИТРО ЧАЛИЙ: «СТАБІЛЬНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКОГО ДУНАЙСЬКОГО ПАРОПЛАВСТВА ЗАБЕЗПЕЧИТЬ СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН»

Інтерв'ю з головою Правління ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» Дмитром Чалим



За інформацією ЗМІ, перше півріччя 2018 року ця найкрупніша в Україні судноплавна компанія завершила дуже вдало – були виконані майже всі заплановані показники ефективності управління підприємством – обсяги перевезень, доходи від основної діяльності, собівартість наданих послуг, прибутковість тощо. Нещодавно прес-служба УДП повідомила, що на підприємстві розпочалася розробка стратегічного плану розвитку. Що являє собою цей документ, для чого він потрібен транспортному підприємству і чому робота над ним почалася саме зараз, ми поцікавилися в очільника Дунайського пароплавства Дмитра Чалого, якого було призначено керівником Українського Дунайського пароплавства (УДП) наприкінці листопада 2017 року.

Нещодавно Вами було підписано наказ про створення Плану стратегічного розвитку УДП. Чому ви вирішили почати цю роботу саме зараз, адже за декілька місяців виповниться рік після вашого призначення?

Насправді, робота над планом стратегічного розвитку почалася з першого дня мого призначення на посаду керівника УДП – в кінці листопада минулого року. Ми почали з діагностики фінансового стану та ефективності діяльності пароплавства – саме з цього зазвичай починається робота над стратегією розвитку будь-якого підприємства. У нашому діагнозі ми визнали наявність кризової ситуації, потім розробили антикризовий план, спрямований на оптимізацію витрат та збільшення доходів – і успішно реалізували комплекс заходів щодо стабілізації діяльності і фінансового стану УДП. Після цього ми вже в спокійному режимі, з урахуванням здійсненої діагностики, почали роботу над стратегією розвитку, можна сказати перейшли від ручного до стратегічного управління.

У чому полягає ця робота?

Коли ми розпочинали діагностику підприємства, ми чітко розуміли, для чого ми здійснюємо цей аналіз, і якою є його кінцева мета. Кінцевою метою цього процесу ми бачили певні заходи та рішення, одним з яких було створення стратегічного плану діяльності ПрАТ «УДП». Ми проаналізували все, що нам було потрібно – фінансовий стан підприємства, його сильні та слабкі сторони, конкурентне середовище, ризики тощо і перейшли до етапу розробки стратегії розвитку. Після того як Стратегія розвитку була розроблена і успішно захищена на спеціальному засіданні в Міністерстві інфраструктури – ми перейшли до наступного етапу – створення Стратегічного плану розвитку або, іншими словами, програми її реалізації, що розпочалося виданням відповідного наказу, про який Ви запитували на початку розмови.

Для чого взагалі потрібна Стратегія розвитку?

Сьогодні перед більшістю підприємств – в усі вони працюють за жорстких умов українських реалій – постає лише одна по-справжньому серйозна проблема – це проблема виживання. Не менш важливим є забезпечення стабільного розвитку. Підприємства вирішують ці проблеми у різний спосіб – залежно від умов і обставин, а вони скрізь непрості. У будь-якому разі, для їх вирішення потрібно проводити непросту роботу зі створення і реалізації конкурентних переваг. По суті, це пошук відповіді на питання: «Як потрібно управляти підприємством в умовах нестатості і невизначеності, щоб не відставати від конкурентів і не залишитися на узбіччі?»

Отже, кожне підприємство, працюючи в умовах жорсткої конкуренції і мінливої ситуації, якщо хоче вижити, має не тільки займатися своїми внутрішніми проблемами, а й створювати стратегію виживання, яка дозволить йому враховувати зовнішні зміни і пристосовуватися до них.

Планування має запобігти хаотичним діям і сприяти якщо не успіху, то виживанню компанії. Якщо на підприємстві немає стратегічного планування, то там немає системного управління. Всі працюють, займаються чимось, виконують ситуативні завдання, постійно вирішують якісь проблеми. Проте ці проблеми виникають одна за одною, таке підприємство не розвивається, а будь-яка зміна зовнішніх факторів, навіть очікувана, щоразу призводить до авралу, або

навіть ставить під загрозу діяльність компанії.

Тут варто згадати геніальне висловлювання американського економіста Друкера: «Результат можна досягти шляхом використання можливостей, а не шляхом вирішення проблем». Тобто, на меті треба мати кінцевий результат, а не виконання роботи та подолання вчорашніх проблем.

Стратегічний план дозволяє програмувати стабільний і передбачуваний розвиток підприємства на основі реальних власних можливостей. Інша справа, як зробити цей план дієвим і ефективним, втім, будь-яка стратегія розвитку – це стратегія виживання. Без стратегії довго не протягнеш, не лише тому, що твої доходи відберуть конкуренти, але й просто через непрості економічні умови.

Ви згадуєте Стратегію розвитку і Стратегічний план розвитку – чим вони відрізняються?

Спробую відповісти коротко. Згідно з класичним визначенням, Стратегія розвитку формулює довгострокові цілі і завдання та задає курс – загальний напрямок розвитку підприємства. Стратегічний план – це чітко виписаний шлях здійснення Стратегії розвитку, він визначає дії, ресурси, що необхідні для досягнення цілей стратегії, і, скажімо так, походження цих ресурсів. Іншими словами, його можна назвати планом реалізації Стратегії розвитку – він створюється вже після того, як обрана стратегія.

Очевидно, що до однієї і тієї ж цілі можна рухатися різними шляхами. Приміром, можна збільшити прибуток за рахунок зниження витрат, але можна добитися цього шляхом зростання доходів. Стратегія розвитку визначає цілі і установлює, яким з можливих способів вони дотягнутимуться, а Стратегічний план відповідає на питання, що конкретно треба робити, щоб цих цілей досягти. Стратегія – це діагноз і рецепт, стратегічний план – це схема лікування.

Повертаючись до Наказу про створення плану стратегічного розвитку – що саме він приписує?

Цим наказом створена робоча група, яка буде розробляти Стратегічний план розвитку ПрАТ «УДП». Наказом, їй «нарізано» багато завдань, зокрема, вона має розробити концепцію Стратегічного плану; визначити проблеми та можливості економічного розвитку ПрАТ «УДП»; провести економічні дослідження та фінансово-технічний аналіз; проаналізувати сильні та слабкі сторони, можливості, ризики та загрози у діяльності підприємства; розробити перелік завдань, строки їх виконання та список відповідальних виконавців для забезпечення реалізації Стратегічного плану.

Також наказ вирішує організаційні питання щодо забезпечення роботи Робочої групи.

Що буде після того як робоча група закінчить свою роботу?

Насамкінець вона має подати проект Стратегічного плану Правлінню УДП на затвердження. Далі він подається на затвердження Міністерству інфраструктури. Це офіційна процедура, що передбачена нормативними актами.

Якщо не буде зауважень і план буде затверджений Наказом міністерства – почнеться процес його виконання. Спочатку мають бути доведені до кожного підрозділу-виконавця, окремого фахівця ті завдання, які передбачені у відповідних розділах плану, та включені механізми контролю виконання заходів плану.

З власного досвіду знаю, що отримати конкретні результати від виконання будь-якого плану набагато складніше, ніж його розробити. Тому одним з найважливіших завдань, які поставлені перед Робочою групою, є розробка послідовності дій із адекватними строками реалізації заходів Стратегічного плану.

Судячи з Ваших слів, це дуже серйозний документ – чи справляться з поставленими завданнями працівники пароплавства, які увійшли до робочої групи?

Насправді ви поставили дуже цікаве запитання. Так, ми могли б замовити стратегічний план в якійсь консалтинговій компанії. Але знову таки з власного досвіду знаю, що якщо для розробки стратегії залучається стороння компанія, навіть дуже авторитетна з міжнародним іменем, то все, що розробляється її консультантами, як правило, так і не втілюється в практичну діяльність і залишається тільки на папері. Найчастіше все закінчується переглядом красиво оформленої презентації.

Сторонні консультанти, які здебільшого є молодими людьми і аудиторіями за фахом, не часто встигають «відчутти» проблеми підприємства і зазвичай для розробки стратегій користуються шаблонами, в які «забивають» дані, що отримані в результаті опитування наших працівників. Стратегічний план має бути гнучким – для можливості внесення змін, але їх шаблони цього не передбачають. Консультанти не завжди можуть адекватно визначити цілі, оцінити ресурси і розробити дії і заходи, які будуть враховувати можливості та особливості трудового колективу і навіть соціальні питання.

Остаточний документ у них виходить наче бездоганний, з красивими графіками та діаграмами, але коли справа доходить до його виконання, з'ясовується, що цілі нездійсненні, а плани – не робочі. Мені доводилося бачити плани, які передбачають креативні і нібито обґрунтовані заходи, але пізніше з'ясовувалося, що ресурсів – і не лише фінансових, але й адміністративних, юридично-правових, людських, часових тощо – на них не вистачає, хоча на папері все «співає».

На моє глибоке переконання, виконання плану мають супроводжувати не теоретичні, а практичні. Адже коли практики отримують від консультантів-теоретиків цей документ, вони зазвичай кажуть: «Так не запрацює, тут не влізе, на це не вистачить, для цього потрібно не рік, а два...». План необхідно коригувати – а консультанти вже виконали свою роботу, отримали за неї чималі гроші і поїхали. Як результат, стратегія від консультантів не сприймається персоналом, і він взагалі втрачає віру в стратегічне планування.

Тому вважаю, що розробити дієвий і реальний план можуть лише ті, хто буде його виконувати. Для цього, мені як керівнику, необхідно створити умови для залучення нашого найбільш професійного персоналу в процес розробки і його самоорганізації, для обговорення і вироблення ефективних колективних рішень. Лише таким чином ми можемо отримати не декларацію про наміри, а фаховий документ, і домогтися максимальної підтримки пропонованих рішень з боку колективу. Наші працівники є патріотами пароплавства, пов'язують з ним своє майбутнє – і тому зацікавлені створити для самих же себе якісний стратегічний план, вкласти в нього свої знання і досвід, визначити своє майбутнє. Я довіряю їх професіоналізму. Моя задача – лише забезпечити і стимулювати цей безумовно творчий процес.

Кожний структурний підрозділ має підготувати та надати свої показники, свої розрахунки, висновки, обґрунтування цілей у вигляді проектів або бізнес-планів. В подальшому вони будуть перевірені, ув'язані робочою групою з наявними ресурсами та можливостями і включені в підсумковий документ. Всі будуть нести відповідальність за якість Стратегічного плану і вважати цей документ «своїм» і працездатним, довіряти йому та поважати.

Що Ви мали на думці, коли говорили про «юридично-правові ресурси»?

Напевно, точніше назвати це нормативно-правовим забезпеченням – це правові механізми та правова основа для виконання заходів плану. Скажімо, для державного морського порту в його стратегії розвитку може бути передбачений перехід у концесію, але на той час закон про концесію ще не буде ухвалений. Або для державного підприємства заплановане позбавлення від якихось неякісних активів, наприклад, напівзруйнованих будівель, але для цього не буде отриманий дозвіл Кабміну або не внесені зміни до відповідного закону, які знімуть з цього підприємства заборону на продаж нерухомості. Повірте, існує дуже багато правових колізій, недоречностей і заборон в багатьох сферах, приміром в податковій, які, скажемо так, не сприяють розвитку українських підприємств – і їх також потрібно враховувати при плануванні.

Хочемо подякувати Вам за цікаве інтерв'ю і задати останнє запитання. Якщо в процесі виконання стратегічного плану Ви побачите, що щось пішло не так – якими будуть Ваші дії?

Одразу хочу сказати що це нормально – все передбачити неможливо, тим біль-

ше в нашій країні. Тому Стратегічний план має бути адаптивним і розроблятися з урахуванням можливості його корегування в процесі виконання. Саме для того в ньому досліджуються ризики, розглядаються оптимістичні та песимістичні сценарії.

Втім, я не вважаю, що нам потрібно розробляти резервні стратегії, адже набір можливих збурень стає таким різноманітним, що ми не в змозі передбачити всі можливі ситуації. На жаль, майбутнє в Україні характеризується значною невизначеністю – починаючи з клімату, який є важливим у нашій діяльності, і закінчуючи економічними та політичними факторами, на які впливають й інші країни.

Будемо діяти в рамках обраної базової стратегії, а в разі настання якихось значних ризиків або непередбачених ситуацій будемо обирати інші курси розвитку, інші стратегічні альтернативи, вносити зміни в наш Стратегічний план. Це нормально, на практиці саме так і буває. Головне – здійснювати постійний контроль за виконанням заходів Стратегічного плану і вчасно реагувати на зміни.

Довідка

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» є однією з найбільших судноплавних компаній не тільки в Україні, але й у Європі. Засноване у 1944 році, розташоване у м.Ізмаїл, Україна. Статутний капітал ПрАТ «УДП» складає 579 509 868 грн. 100% акцій пароплавства належать державі, управління здійснює Верховний орган Товариства в особі Міністерства інфраструктури України. 1637 працівників (станом на 01.09.18). Здійснює перевезення вздовж усього Дунаю: від Ізмаїлу до Кельхайму (Німеччина) та до морського порту Констанца (Румунія). В 2017 році перевезено по Дунаю близько 2.5 млн. тонн різних вантажів та близько 15 тис. пасажирів, отриманий чистий дохід – 781 млн. грн. Частка пароплавства в дунайських міжнародних перевезеннях становить близько 20%.

На початок 2018 р. на балансі ПрАТ «УДП» знаходилось 430 суден. До складу вантажного річкового флоту входять 75 самохідних і 245 несамохідних суден. Морський вантажний флот представлений сімома суднами дедвейтом 3,3-4 тис. тонн (шість суховантажів типу «Ізмаїл» і один танкер «Десна»). Річковий пасажирський флот компанії представлений теплоходами «Молдавія», «Україна», «Дніпро» і «Волга». ПрАТ «УДП» оперує також флотом іноземних спільних підприємств, що налічує більше 100 одиниць несамохідного флоту.

www.persona.top

СІМ КЛЮЧОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ, ЩО ФОРМУЮТЬ ПЕРСПЕКТИВИ СЕКТОРУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ



фото: Дмитро Ричков, член ПРМТУ

В огляді UNCTAD (Конференція ООН з торгівлі та розвитку) «Maritime Transport 2018» визначено сім ключових тенденцій, які в даний час змінюють ландшафт морського транспорту і формують перспективи сектора. Ці тенденції, представлені в певному порядку, тягнуть за собою виклики і можливості, які вимагають постійного моніторингу та оцінки для ефективного і обґрунтованого вироблення політики.

1) Протекціонізм

Що стосується попиту, то невизначеність, що виникає в зв'язку з широкими геополітичними, економічними і торговельними ризиками, а також деякими

структурними зрушеннями, являє собою тягу до морської торгівлі. Безпосередню стурбованість викликає політика, спрямована на зростаючі протекціоністські настрої, які можуть підірвати глобальне економічне зростання, обмежити потоки і змінити торгові моделі.

2) Оцифрування, електронна комерція і реалізація дорожньої ініціативи

Наслідки технологічних досягнень, що розгортаються, і амбітний перерозподіл глобальної інфраструктури торгівлі Китаю тягнуть за собою важливі наслідки для судноплавства і морської торгівлі. Ініціатива «Belt and Road» і зростаюча електронна комерція можуть збільшити обсяги морських перевезень, в той час як цифровізація морського транспорту допоможе галузі реагувати на зростання попиту з підвищеною ефективністю.

3) Величезні нові потужності

З точки зору пропозиції, надмірно оптимістичні перевізники, конкуруючі за частку на ринку, можуть замовляти надмірні нові потужності, що призводить до погіршення умов на ринку перевезень. Це, в свою чергу, порушить баланс попиту і пропозиції і матиме наслідки для рівнів фрахтових ставок, транспортних витрат, а також доходів.

4) Консолідація

В останні роки зростання обсягів злиттів і альянсів виріс на тлі зниження рівня попиту та надлишкового обсягу перевезень, в якому домінують мега-контейнеровози. Те, як це впливає на конкуренцію, а також ймовірність зловживання ринком великими судноплавними лініями, та пов'язаний з цим вплив на дрібних гравців, як і раніше, викликає занепокоєння.

5) Зв'язок між портами і контейнерними судноплавними лініями

Альянс реструктуризації і більш крупного розгортання суден також впливає на відносини між портами і контейнерними судноплавними лініями. Регулятори морського транспорту повинні аналізувати вплив концентрації ринку і розгортання альянсу на відносини між портами і перевізниками. Області, що представляють інтерес, охоплюють вибір ports-of-call, конфігурацію мереж доставки лайнерів, розподіл витрат і вигод між контейнерними перевезеннями і портами, підходи до концесій контейнерних терміналів.

6) Шкала

Вартість доставки не може бути визначена тільки за шкалою. Здатність сектору задіяти відповідні технологічні досягнення набуває все більшого значення.

7) Зміна клімату

Зусилля по скороченню викидів вуглекислого газу і поліпшення екологічних показників міжнародних перевезень, як і раніше, мають велике значення в міжнародному плані. Первісна стратегія, ухвалена Міжнародною морською організацією в квітні 2018 року по скороченню щорічних викидів парникових газів від суден не менш ніж на 50% до 2050 року, в порівнянні з 2008 роком, є особливо важливою подією. Для забезпечення послідовної реалізації глобального обмеження викидів сірки важливо, щоб судовласники і оператори розглядали і приймали різні стратегії, включаючи установку скрубберів і перехід на скраплений природний газ та інші види палива з низьким вмістом сірки.

ЖІНКА-СУДНОВОДИЙ: ЯК ПРОБИТИСЯ В ТРАДИЦІЙНО ЧОЛОВІЧИЙ СФЕРІ ДІЯЛЬНОСТІ



Історично склалося так, що в судноплавній галузі завжди домінували чоловіки. А саме, незалежно від їх досягнень в морському секторі, жінки становлять лише близько 2% всього світового морського персоналу, і це, головним чином, пов'язано з наслідками дискримінації та утисків, з якими стикаються жінки, шукаючи роботу в сфері судноплавства.

Основна причина, з якої жінки не особливо шанують судноплавство - це стереотип, що така робота вимагає «чоловічих» навичок, тому вона призначена тільки для чоловіків.

Але сьогодні ситуація змінюється - з кожним роком все більше жінок йдуть навчатися у морехідку. Почути в ефірі під час переговорів жіночий голос - вже не така дикість. Але ставлення чоловіків все одно залишається скептичним.

Про традиції посвячення в моряки Дунаю, складності професії, відмінності теплоходів УДП і мрії стати капітаном – в інтерв'ю другого помічника капітана Анастасії Яблокової для Центру транспортних стратегій.

Анастасія виросла в сім'ї нащадків моряків. В Українському Дунайському пароплаванні її прізвище знають ще по дідусеві. Але, незважаючи на це, не думала, що і її життя буде пов'язане з флотом. Розповідає, що вчитися на судноводія пішла тільки заради батьків, і навіть коли проходила першу плавпрактику, не була впевнена, що залишиться.

Анастасія тридцять років, десять з яких вона працює в УДП. У 2004 році, коли вона вступала в Ізмаїльську філію Одеської морської національної академії, був перший рік, коли на судноводіння набирали дівчат.

Про сім'ю моряків і серйозності професії

У пароплаванні працювала вся моя сім'я - батьки, сестра, бабуся з дідусем. Але штурман – тільки я. Тато і дідусь - працювали боцманами, мама - кухарем. Бабуся з дідусем познайомилися на теплоході. Потім бабуся перейшла на берег працювати у відділ постачання, а дідусь працював на флоті. Якщо мій син теж піде цим шляхом - я буду тільки рада. У будь-якому випадку, я надаю йому право вибору. Зараз він говорить, що хоче бути, як мама.

Чесно зізнатися, я не мріяла з дитинства працювати на флоті - мене наставляли батьки. Коли я вступала, то не розуміла всієї серйозності цієї професії. Думала, що відучуся просто заради батьків. І навіть коли прийшла на першу плавпрактику, ще не розуміла, що моє життя буде пов'язане з флотом. Але, з часом, дійсно почала отримувати задоволення від того, що роблю.

Про жіночий екіпаж і снах про теплохід

Я вступила в 2004 році в Ізмаїльську філію Одеської морської національної академії. Це був перший рік, коли дівчат набирали на судноводіння. Нас було всього двоє. Потім перевелася в Одесу. Одеська морська національна академія – найзнаменитіша. І не тільки в Україні, а й

за кордоном - з нами навчалось багато іноземців. І дівчат там було вже більше, ніж в Ізмаїлі. У нас навіть був окремий жіночий екіпаж, де ми жили. Зараз вже з кожним роком все більше дівчат вступає в морехідку.

Я в пароплаванні вже десять років. Працювати штурманом почала у 2008 році. З перервою на відпустку по догляду за дитиною. На початку червня перейшла на берег, працюю в агентстві «Транскруїз» УДП, яке займається експлуатацією пасажирських суден. Мій син цього року йде у перший клас, тому я вирішила змінити роботу - хочу проводити з ним більше часу. Дуже складно йти в рейс на пірроку і не бачити дитину. Треба відзначити, що для мене, як судноводія, цікаво попрацювати на березі, щоб зрозуміти весь процес роботи пасажирського флоту. Але я дуже сумую за роботою штурманом. Перший час щоночі снилися сні про теплохід «Україна».

Про краснопірку і субординацію

Робота штурманом - не для слабких. Потрібно знати навігаційні умови річки. Дунай – річка дуже сувора. Велика кількість мостів, шлюзів. Якщо вода піднімається - можна не пройти під мостом, тоді розбирається рульова рубка, якщо низька - є небезпека сісти на міліну. Це стресова робота: розходження суден на близькій відстані один від одного, шлюзування, мілководдя, висока вода ... багато таких моментів.

У нас річковий флот і традиції відрізняються від морських. Якщо на морському флоті моряки проходять хрещення при перетині екватора, то на Дунаї – в першому шлюзі, яке проходить судно, ми хрестимо тих, хто перший раз вийшов в рейс - обливаємо водою і даємо ім'я. Таким чином, присвячуємо в моряки Дунаю.

Для мене хрещення було повною несподіванкою, я не знала про цю традицію. Коли ми пройшли шлюз «Джердап-2», на палубі мене облили холодною дунайською водою і оголосили, що я пройшла хрещення. Найчастіше під час хрещення моряків-дунайців називають на честь якоїсь риби. Мене, наприклад, охрестили краснопірка. Однак надалі моряки один одного називають по імені або на ім'я по батькові, це залежить від субординації.

На флоті всі строго дотримуються субординації. На капітанському містку один до одного звертаються по імені та по батькові. Капітан користується великою повагою, також на теплоході він є не тільки представником судновласника, а й представником влади держави прапора. Якщо в рубці знаходиться капітан, слід запитати дозволу увійти. Якщо він входить в приміщення, всі встають.

Про туристів і нічний хід

Я працювала на судні «Україна» - 116 м завдовжки, шириною - близько 17 м. Максимальна місткість 180 пасажирів, але зазвичай завантаження трохи менше - 140-170 чоловік, в залежності від пори року. Влітку звичайно більше. Навігація триває з квітня по листопад. На Дунаї туристи, в основному, - це німці. Фрахтувальник німецький, тому ми з німцями і працюємо. Українці дуже-дуже рідко подорожують по Дунаю. Бувають ще емігранти, які колись давно виїхали жити до Німеччини. Ми називаємо їх російськими німцями.

Тур триває близько 7 днів. Маршрут - Пассау (Німеччина) - Будапешт (Угорщина) - Пассау. Пасажирські судна працюють строго за графіком. Ми беремо туристів в Пассау і потім спускаємося вниз до Відню (Австрія). Йдемо всю ніч і в 10.30 приходимо в місто. На наступний день в 18.00 знімаємось і йдемо на Будапешт (Угорщина), потім Братислава (Словаччина) ... На пасажирських теплоходах УДП екіпажі, в тому числі, штурмани, працюють вахтами: з 00.00 до 04.00, з 04.00 до 8.00 та з 8.00 до 12.00. В основному, ми йдемо вночі, щоб вдень у туристів була можливість погуляти, побачити міста. У темний час доби робота судноводія складніше, ніж днем. Вночі судноводії керують судном тільки за радаром, так як плавучі знаки навігаційної обстановки (буї) на Дунаї не освітлюються.

Про валізу і систему «all inclusive»

Теплоходи Українського Дунайського пароплавання відрізняються від іноземних. У нас є прогулянкові палуби, де можна погуляти і подихати повітрям, коли судно в ході. Є нижня, верхня палуби, а також сонячна з басейном. У іноземців судно повністю скляне і закрите, як валіза. Але за рахунок цього каюти трохи більше.

А ще у нас кухня дуже хороша, у іноземців не така. На наших теплоходах страви готуються безпосередньо на судах перед прийомом їжі, на іноземних переважає кейтерингове обслуговування. На теплоходах УДП для пасажирів готують страви української кухні, а також країн перебування - німецької, австрійської, словацької, угорської. Харчування входить у вартість туру, на наших теплоходах діє система «all inclusive». Туристам також подобається рівень обслуговування наших екіпажів. Наприклад, літні





німці здивовані увагою і теплим прийомом, які їм надають на наших пасажирських теплоходах. Багато пасажирів з нами подорожують по кілька разів. Є випадки, коли між пасажирами і членами екіпажу складаються мало чи не родинні стосунки. Іноді наші колишні туристи приходять нас зустрічати на причал у Пассау.

Про ставлення до жінок

На всіх пасажирських судах багато дівчат працює в сфері обслуговування - це і бортопровідниці, і бармени, і офіціантки. Але судноводій - я одна. Раніше до того, що жінка керує судном, ставилися з недовірою. Як колись до жінки за кермом автомобіля. Зараз вже простіше. Нас на Дунаї вже четверо дівчат-судноводій. Але взагалі, на Дунаї ходить багато голландських самоходок, а у них чоловік і дружина працюють разом - так прийнято. І для них це не така дикість, як для нас.

Для жінок робота на флоті, особливо судноводієм, дуже складна. Чоловіки найчастіше ставляться з недовірою, скептично, не вірять, що це надовго. Не раз від інших чула, що у мене чоловічий склад характеру. Напевно, так і є, і саме це мені допомогло вистояти. Звичайно, з часом ставлення колег-чоловіків до мене змінилося, мені стали більше довіряти, я змогла довести, що в цій професії не на день, не на два і що збираюся досягти нових висот.



Про мрію стати капітаном

Я не виключаю, що повернуся назад на флот. Звичайно, хотіла б стати капітаном. Для цього потрібно багато працювати, підвищувати свій рівень знань і практику, щоб бути впевненим, що ти можеш відповідати за судно і всіх ввірених тобі людей. Капітаном стають після напрацювання певного плавального цензу. Наприклад, щоб стати капітаном, потрібно вісімнадцять місяців відпрацювати старшим помічником капітана. У свою чергу, щоб стати старпомом, такий же період потрібно відпрацювати на посаді другого помічника капітана і так далі.

У кожного моряка є Послужна книжка, в яку записуються рейси - хто, скільки і де працював. У нас в УДП є капітани-наставники, і якщо ти напрацював потрібну кількість місяців, то вони підтверджують це, після чого потрібно скласти іспити. Капітан відповідає за безпеку екіпажу і пасажирів, теплохода. Далеко не кожен штурман готовий взяти на себе таку відповідальність, тому не кожен може стати капітаном або, як ще називають, майстром. У мене річковий диплом і працювати я можу тільки на Дунаї. Роботу знайти можна - адже тільки на лінії Пассау-Будапешт ходить не менше 250 суден. В основному, під німецьким, голландським, австрійським прапорами, ну і українським, звичайно ж.

www.cfts.org.ua

НАУКОВУ ЕКСПЕДИЦІЮ «ЧОРНЕ МОРЕ-2018» ЗАВЕРШЕНО



12 жовтня 2018 року завершено наукову експедицію «Чорне море-2018». ДУ «Держгідрографія» спільно з ДУ «Науковий гідрофізичний центр Національної академії наук України» вивчали акваторію північно-західної частини Чорного моря від морського порту Чорноморськ до Тендрівської коси.

Дослідження проводилися на жвавих ділянках морських шляхів з використанням гідрографічного судна «О.Солодунов». Загальна протяжність маршруту експедиції – більше 160 морських миль.

Експедиція проводилася в рамках проекту багатовекторної науково-технічної програми Мінінфраструктури та НАН України. Мета програми - океанографічне і гідрографічне вивчення морського і річкового середовища в інтересах підвищення ефективності навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки судноплавства та створення спільного банку цифрових океанографічних даних Міністерства інфраструктури України та НАН України.

Державна установа «Держгідрографія» спільно з Науковим гідрофізичним центром НАН України розробила проект програми вивчення морського середовища та внутрішніх водних шляхів (далі – ВВШ) на п'ять років. Зазначена програма сприятиме підвищенню безпеки судноплавства у територіальному морі України та її внутрішніх водних шляхах.

«Результати експедиційних досліджень будуть використані для створення безпечних умов судноплавства, забезпечення інформування про можливі зміни морського середовища, видання морських навігаційних карт, порадників та посібників для плавання на морських водних шляхах України. Спеціалістами виконано гідроакустичну зйомку для визначення характеру донного рельєфу та знаходження природних і штучних об'єктів на дні моря, океанографічну зйомку для визначення динаміки процесів у морі, а також виміряні параметри морського середовища в найбільш важливих для мореплавства прибережних районах коментує перші результати морської експедиції керівник Держгідрографії Олександр Щипцов. – Це вже друга науко-

во-дослідна експедиція в рамках спільного проекту комплексної науково-технічної Програми. Наша мета – відновлення вітчизняної інформаційної бази гідрографічних досліджень, яку ми частково втратили після подій 2014 року. Тому наразі наше завдання – створення, утримання і подальше поповнення фонду навігаційно-гідрографічної інформації, у тому числі за рахунок інформаційного надбання НАН України та міжнародного обміну гідрографічними та океанографічними даними, а також запровадження сучасних, а саме цифрових інформаційних технологій обробки результатів досліджень, їх збереження та використання».

Зауважимо, комплексна морська науково-дослідна експедиція «Чорне море – 2018» є другим кроком на шляху реалізації вказаного проекту. За словами керівника Держгідрографії Олександра Щипцова, його реалізація дозволить зберегти та розвинути наявний доробок, а також вивести на більш високий інноваційний рівень гідрографічні та океанографічні дослідження.

Як зазначили в державній установі «Держгідрографія», головна практична мета океанографічних і гідрографічних досліджень в рамках цієї Програми – це підвищення ефективності навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства.

Впродовж 2018 року представники державних установ «Держгідрографія» та «Науковий гідрофізичний центр Національної академії наук України» планують проведення ще однієї спільної комплексної експедиції на ВВШ загальноєвропейського значення.

Довідка: проект Програми ініційовано за зверненням з відповідною пропозицією президента Національної академії наук України академіка НАН України Б.Є. Патона до Міністерства інфраструктури України з огляду на майбутнє міжнародне Десятиріччя науки про океан в інтересах сталого розвитку, що проголошене резолюцією (A/RES/72/73) від 05.12.2017 року Організації Об'єднаних Націй.

Прес-центр МІУ



«ДУНАЙСЬКИЙ ІНСТИТУТ МАЄ ВЕЛИКИЙ ПОТЕНЦІАЛ, І МИ ПОВИННІ ЗРОБИТИ ВСЕ МОЖЛИВЕ, ЩОБ ЙОГО РЕАЛІЗУВАТИ», – ВАЛЕНТИН ЧИМШИР



В.Чимшир, директор ДІ НУ «ОМА»

Сьогодні Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія» по праву вважається кузницею високопрофесійних кадрів. Тут навчається понад 1200 курсантів та студентів, які стануть в майбутньому судноводіями і судновими механіками. Професорсько-викладацький склад Дунайського інституту представлений одними з кращих фахівців в морській галузі.

В кінці вересня 2016 року Директором навчального закладу став випускник судномеханічного факультету Одеської національної морської академії, доктор технічних наук, доцент Валентин Іванович Чимшир.

Валентине Івановичу, ось уже два роки Ви є директором Дунайського інституту. Як довго Ви до цього йшли, і які були Ваші перші кроки в професії?

- У Дунайському інституті, який раніше називався - Ізмаїльський факультет НУ «ОМА», я працюю більше 10 років. Але цьому передувала довга життєва історія. Якщо коротко, то в 2000 році я вступив до аспірантури Одеського національного морського університету. Ми в ті роки формували новий науковий напрямок, пов'язаний з проектно-орієнтованим управлінням процесами в складних системах. Мій науковий керівник, Анатолій Шахов, першим в Одеській області захистив за цим напрямком докторську дисертацію, а я і ще одна аспірантка університету - першими захистили кандидатські. Більш того, наші розробки створили платформу для заснування школи з управління проектами життєвого циклу технічних систем в Одесі.

Після захисту дисертації я вступив до Одеської національної морської академії на судномеханічний факультет, а також отримав запрошення на роботу від декана ІФ ОНМА Марії Ярмоленко. Ось так я і пов'язав своє життя з морською професією.

Ви сьогодні щасливі? Ви знайшли себе в професії?

- Дуже важливо знайти своє покликання, мені пощастило його знайти. Але, думаю, головне, що визначає будь-який результат роботи, це те, чим ти пишаєшся не з точки зору власних досягнень, а з точки зору того, що це означає для оточуючих тебе людей.

Для Ізмаїла Дунайський інститут - це ковток свіжого повітря, це хлопці, які сьогодні залишаються в місті і, працюючи моряками, створюючи тут сім'ї, приносять левову частку коштів в місто і допомагають йому розвиватися. Наш Інститут тісно співпрацює з міською та обласною владою, що в підсумку приносить хороший результат як для навчального закладу, курсантів і студентів, так і для міста.

Професія моряка вимагає хороших знань і умінь. Що необхідно, щоб придбати хорошу морську освіту?

- Професія моряка вельми перспективна. Ринок працевлаштування дуже великий, і я думаю, що наші хлопці сьогодні конкурентоспроможні. Щоб оволодіти професією моряка, необхідно не просто бажання. Треба володіти хорошим здоров'ям, самодисципліною, здатністю самостійно розвиватися все життя. Тому що сьогодні будь-який навчальний план в будь-якому навчальному закладі дає тільки основу. Все інше - це власне бажання, власне прагнення до самоосвіти.

Система освіти безперервно реформується, вводяться нові освітні стандарти. Як це все відображається на Вас?

- Дійсно, реформа йде не тільки в сфері освіти, а взагалі в цілому в морській галузі.

І для того, щоб залишатися на плаву, необхідно постійно крокувати в ногу з часом. Як це відображається? Прагнучи бути кращими, ми, на мій погляд, відповідаємо тим тенденціям, які сьогодні є на світовому флоті.

Ви згодні з сьогоднішніми реформами?

- Можна опиратися, можна з чимось бути не згодним, але якщо ми сьогодні не будемо здійснювати випередження цього процесу, то ми залишимося десь позаду. Тому ми намагаємося випереджати ті процеси, які відбуваються в державі. Це складно, але в цьому є певний ценз. Ми намагаємося використовувати політику випереджального розвитку.

Наприклад, недавно вийшов Наказ Міністерства освіти і науки України, згідно з яким всі навчальні заклади повинні бути акредитовані до 1 березня. Ми підготували до цього почали ще в минулому році. У нас уже практично сьогодні готова акредитаційна документація.

В інституті готують конкурентоспроможних морських фахівців, головним критерієм оцінки яких є висока якість їх знань і умінь. І все це завдяки співробітникам навчального закладу. Скажіть, як довго формувалася професорсько-викладацький склад інституту, і чи важко утримати висококваліфікованих фахівців?

- Це серйозне питання будь-якого навчального закладу. Формуватися колектив почав давно, задовго до того, як я прийшов в Інститут. Сьогодні наш професорсько-викладацький склад - це понад 100 осіб. Це досить серйозний колектив, в якому більше 30 кандидатів наук, є доктори наук, професори, доценти. Іншими словами, сьогодні у нас потужний колектив, який завжди знаходить розуміння з боку керівництва ВНЗ в питаннях свободи думки, в прагненні до розвитку.

Ми намагаємося робити все, щоб для наших викладачів не було меж: потрібно взяти участь в конференції, симпозіумі, форумі - будь то в Україні чи за кордоном - ми завжди допоможемо. Сьогодні ми можемо з гордістю говорити про те, що велика частина наукових кадрів Інституту вихована в цих стінах: наші випускники після декількох рейсів повертаються до нас, вступають до аспірантури.

На даному етапі професорсько-викладацьким складом щорічно готується до публікації близько сотні статей. Нам вдалося ґрунтовно підняти індекс цитування та число посилань в наукометричних базах, що є одним з основних показників наукової роботи інституту.

За якими спеціалізаціями проводився набір абітурієнтів в цьому році?

Чи не стоїть завдання розширити цей набір, відкрити нові спеціальності?

- Набір проводився на спеціальності «Судноводіння» та «Експлуатація суднових енергетичних установок». Завдання розширити його, звичайно, стоїть, але для цього нам треба, перш за все, вирішити питання наявності власного будинку. Зараз ми, на жаль, орендуємо приміщення, нам його надає Українське Дунайське пароплавство. Ми розраховуємо, що 2019 рік стане для нас роком, в якому це питання буде вирішене. Ми розраховуємо на підтримку з боку влади міста, області, Українського Дунайського пароплавства і, звичайно ж, Профспілки робітників морського транспорту України.

Ми бачимо, що Дунайський інститут - це одна велика команда, в якій діють спільно, з батьківською турботою і розумінням ставляться до курсантів, і не відмовляють у допомозі і підтримці один одному. До того ж, в інституті діє первинна профспілкова організація ПРМТУ. Як відбувається соціальний діалог між адміністрацією і профкомом?

- У нас чудові стосунки з первинною профспілковою організацією інституту. Ми разом з головою первинної профспілкової організації Колесніченко Ольгою стояли біля витоків створення її саме такою, якою вона є зараз - активною, небайдужою та дієвою. Курсанти з першого дня навчання у ВНЗ стають членами Профспілки. Причому, ми не примушуємо курсантів ні до чого. Велика робота проводиться, в першу чергу, з батьками, які розуміють, що значить бути під захистом Профспілки.

Цього року навчальний заклад відзначив своє 16-річчя. Яким бачиться майбутнє Дунайського інституту НУ «ОМА»?

- По-перше, хотілося б зберегти сьогоднішній темп розвитку. По-друге, і далі працювати з сильним викладацьким складом, який буде тільки рости в професійному плані. Протягом найближчих двох років ми сподіваємося, що ще 4-5 докторських дисертацій будуть захищені, а це значить, що наші ряди поповняться доктора наук, це дуже важливо для нас. Ну і, по-третє, продовжити готувати відмінних фахівців.

Планів у нас багато, нехай вони іноді здаються амбітними, але ми впевнені, що вони здійсненні. Дунайський інститут має великий потенціал, і ми повинні зробити все можливе, щоб його реалізувати.



ВСЕУКРАЇНСЬКА АКЦІЯ ПРОФСПІЛОК: ГІДНІСТЬ ЛЮДИНИ, ПРАЦЮ УКРАЇНИ, ДОБРОБУТ РОДИНИ!



Все цивілізоване людство 17 жовтня щороку відзначає Міжнародний день боротьби з бідністю. Профспілки України не можуть мовчати про становище, в якому сьогодні перебуває більшість людей в нашій країні, зокрема – люди найманої праці.

Тому саме у цей день, під час Всеукраїнської акції профспілок у Києві, біля 15 тисяч трудівників, у тому числі і представники Профспілки робітників морського транспорту України, рішуче вимагали від влади – РОБОТУ, ЗАРПЛАТУ, ГІДНЕ ЖИТТЯ!

Акція почалася у парку Тараса Шевченка і продовжилася біля Верховної Ради України і Кабінету міністрів України. У профспілковій колоні була представлена уся Україна – провідні галузі промисловості та усі без виключення області нашої країни.

На мітингу в Урядовому кварталі перед пікетом виступили Голова ФПУ Григорій Осовий, голови профспілок та багато інших представників трудових колективів. Влада має почути свій народ – таким був основний заклик від тих, хто розповів з трибуни про найбільші проблеми у галузях, які вони представляють.

Після виступів делегація спілчан відправилась на перемовини до КМУ.

ФПУ висуває такі основні вимоги до ВР, Уряду і роботодавців:

- перш за все, це забезпечення розвитку вітчизняного виробництва для створення робочих місць в Україні. Нам потрібні гідні робочі місця з належною зарплатою;

- зупинити відтік робочої сили з країни, припинити економію на людині праці, встановити з 1 січня 2019 року у головному фінансовому документі країні – Держбюджеті, відповідно до норм вітчизняного законодавства та міжнародних конвенцій, ратифікованих Україною, – розмір прожиткового мінімуму для працездатних осіб на рівні 5.167 грн., мінімальний рівень оплати праці – не менше 7.700 грн., мінімальний розмір пенсій – на рівні 2.840 грн.;

- не підвищувати ціни на споживчі товари, природний газ, паливо, тарифи на електроенергію, ЖКГ, транспортні послуги, та забезпечити належний захист населення, хто цього потребує;

- передбачити у Державному бюджеті України на 2019 рік – видатки на освіту на рівні 7% ВВП, охорону здоров'я – на рівні 5% ВВП, у достатніх розмірах видатки на соціальний захист, стипендії, розвиток економіки, як цього вимагає вітчизняне законодавство;

- невідкладне погашення боргів по зарплатах, які зараз досягають 2,7 млрд. грн., а також захист прав профспілок на їхнє майно.

Вимоги Всеукраїнських профспілок і територіальних профоб'єднань доповнили основні вимоги ФПУ і передані до Уряду і Верховної Ради України.

БЛАГОДІЙНА АКЦІЯ ДО ДНЯ ЛЮДЕЙ ПОХИЛОГО ВІКУ



На даний час чимало людей потребують підтримки і допомоги. Прикро, що в такій ситуації опинилися і ті люди, які заслуговують поваги та підтримки суспільства – пенсіонери-ветерани морської галузі.

8 жовтня цього року працівники Благодійного фонду морського транспорту "МОТРАНС" та волонтери - курсанти морських навчальних закладів України, приїхали до самотніх пенсіонерів морської галузі їх провідати, привітати з Днем людей похилого віку та надати благодійну допомогу у вигляді продуктів харчування та засобів особистої гігієни.

Здавалося б, звичайні продукти харчування, засоби гігієни, а як вони важливі для наших пенсіонерів, а ще важливіша увага з боку працівників Фонду та волонтерів. Саме з такого доброго ставлення складається відношення до людей похилого віку.

І дуже приємно, що з нами в акції приймали участь наші волонтери - курсанти морських навчальних закладів, які готові прийти на допомогу пенсіонерам і роблять це доброзичливо, безкорисно та від щирого серця. В народі кажуть, що добра людина – це щаслива людина. І доброта обов'язково повернеться до того, хто її віддає.



ПРЕЗЕНТОВАНО СПІЛЬНИЙ ПРОЕКТ МЗС УКРАЇНИ ТА ПРМТУ З ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗАЛУЧЕННЯ МОРЯКІВ ДО ЗЛОЧИНІВ НА МОРІ



Питання криміналізації моряків вже довгий час залишається однією з найактуальніших проблем, що постають перед представниками морської професії.

ції, Управління ООН з наркотиків та злочинності, Представництва Європейського Союзу в Україні, а також консульські співробітники та представники

ських моряків утримуються в пенітенціарних закладах за кордоном.

Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв у своєму вступному слові підкреслив, що проблема втягування моряків до злочинів на морі має глобальний характер і є актуальною для більшості держав світу. Зокрема, судна з українцями на борту затримувалися в портах Греції, Італії, Франції, Іспанії, Лівії та Нігерії. При цьому, далеко не завжди українські моряки взагалі знають, що судно може використовуватись для контрабанди наркотиків, палива або інших заборонених вантажів.

Саме тому, метою цього проекту є попередження залучення моряків до злочинів на морі та утворення дієвих та ефективних механізмів необхідної «берегової» підтримки моряків з боку держав їх громадянства, а також забезпечення морякам захисту прав на справедливе поводження, у тому числі, в частині надання їм невідкладної медичної допомоги, послуг адвокатів та перекладачів.

Заступник Директора Департаменту консульської служби МЗС України Василь Кирилич підкреслив, що аналіз проблематики причин затримання громадян України, які є членами екіпажів іноземних суден, або здійснюють діяльність, пов'язану з судноплавством, як і їх типологія, свідчить про те, що протягом останніх років природа причин затримання українських моряків за кордоном суттєво не змінилася.

Аналіз природи причин затримання громадян України, які є членами екіпажів іноземних суден або пов'язаних певним чином з судноплавством, дає підстави говорити про чотири ключові типові причини затримання українців на морі - це залучення громадян України до перевезення нелегальних мігрантів та перевезення контрабандного вантажу, зміна курсу руху судна і заходження у національні води без погодження з компетентними органами та піратство.

Лариса Савчук, координатор проектів МОП з ВІЛ у сфері праці в Україні, у своїй промові зазначила, що проект, звісно, спрямований на Україну, але, якщо потенційно подивитися

на майбутнє, в ньому є величезний потенціал розширення на міжнародному рівні і, практично, проект може стати в майбутньому полігоном для випробування новітніх технологій у попередженні залучення моряків до нелегальної діяльності та злочинів в морі і до торгівлі людьми.

В ході обговорення проблем криміналізації українських моряків за кордоном, МЗС і ПРМТУ також презентували учасникам конференції проект заходів, спрямованих на реалізацію двох основних напрямків дій: удосконалення роботи щодо захисту прав заарештованих українських моряків, а також запобіган-



Тому, 9 жовтня 2018 року в Дипломатичній академії України був презентований спільний проект Профспілки робітників морського транспорту України та Департаменту консульської служби МЗС України з попередження залучення моряків до злочинів на морі та забезпечення захисту прав моряків на справедливе поводження під час кримінальних проваджень, у місцях досудового утримання та у закладах відбування покарань.

У конференції взяли участь представники Міністерства юстиції України, Національної поліції України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства соціальної політики України, представники Міжнародної організації праці, Міжнародної організації мігра-

посольств Греції, Грузії, Італії, Великої Британії, Сполучених Штатів Америки. Організаторами конференції виступили Департамент консульської служби МЗС



України та Профспілка робітників морського транспорту України (ПРМТУ).

Відкриваючи конференцію, Директор Департаменту консульської служби МЗС України Сергій Погорельцев зазначив, що необхідність реалізації проекту викликана збільшенням кількості арештів українських моряків правоохоронними органами іноземних держав за підозрою у перевезенні нелегальних мігрантів, а також у контрабанді вибухових речовин і тютюнових виробів до третіх країн. Станом на 9 жовтня 2018 року понад 290 україн-



ня подальшому втягуванню моряків у кримінальні правопорушення.

З огляду на те, що порушена проблема дійсно є актуальною не тільки для України, а й для світового торговельного мореплавства в цілому, цей проект вже отримав дуже широкую підтримку. Про свою готовність надати необхідну експертну та технічну допомогу заявили: Міжнародна морська організація (IMO), Міжнародна організація праці (ILO), Міжнародна організація міграції (IOM), Управління ООН з наркотиків та злочинності (UNODC), Міжнародна федерація транспортників (ITF).

Міністерство закордонних справ України та Профспілка робітників морського транспорту України впевнені, що реалізація проекту дозволить створити дієві та ефективні механізми попередження злочинів на морі, а також забезпечити захист прав моряків на справедливе поводження, незалежно від місця їх затримання.



В ОДЕСІ ПРОЙШЛА СЕРІЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ СЕМІНАРІВ UNION WEEK – NEW LEVEL



моряків і багато інших моментів, на які морякам необхідно звернути увагу при працевлаштуванні.

Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк розповів про діяльність Профспілки робітників морського транспорту України, яка на сьогоднішній день об'єднує 75 тисяч працівників морської галузі, 45 тисяч з яких - українські моряки. Він детально зупинився на питаннях захисту трудових прав моряків, міжнародній роботі і соціальних проектах.

Інспектор ITF в Естонії Янус Куів розповів морякам про роботу інспекторату ITF, про основні моменти колективного договору і роботи з претензіями моряків.

Інспектор ITF в Україні Наталія Єфрименко, в свою чергу, ознайомила учасників UNION WEEK з основними положеннями і структурою Конвенції МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року (MLC, 2006).

Великий інтерес у моряків викликали питання оподаткування та пенсійного забезпечення моряків, а також обговорення останніх змін в морській галузі України.

Крім того, в рамках семінару його учасники отримали унікальну можливість пройти ряд навчальних кейсів на тренажері віртуальної реальності компанії OMS - VR.

Нагадаємо, вперше Профспілка робітників морського транспорту України і Міжнародна федерація транспортників (ITF) провели серію інформаційних семінарів UNION WEEK в 2016 році. Тоді учасниками заходу стали 400 осіб, серед яких моряки, кадети й курсанти мор-

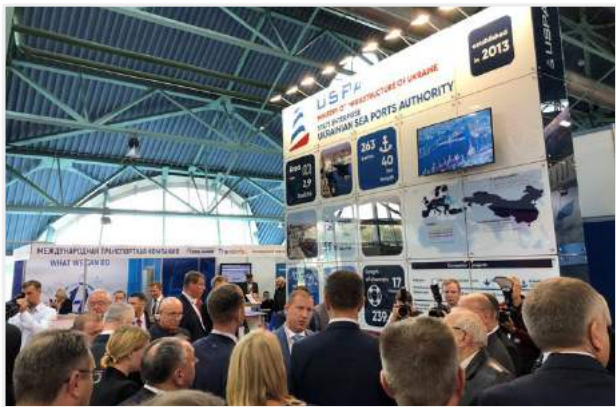


ських навчальних закладів. Після успіху проведення першої серії семінарів, на прохання моряків, Профспілка організувала ще дві серії UNION WEEK - як на російській, так і на англійській мовах. За два роки в UNION WEEK взяли участь більше тисячі чоловіків.

«На наших семінарах ми говоримо про те, що таке профспілковий рух в світі, в Україні; що таке колективні договори, індивідуальний контракт і його особливості... Вчимо, як користуватися цими знаннями, де і як шукати захисту своїх прав», - зазначив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк.



БІЛОРУСЬКІ КОМПАНІЇ РОЗГЛЯДАЮТЬ УКРАЇНСЬКІ ПОРТИ, ЯК АЛЬТЕРНАТИВУ БАЛТІЙСЬКИМ ДЛЯ ЕКСПОРТУ СВОЄЇ ПРОДУКЦІЇ



Такі попередні підсумки участі Адміністрації морських портів України і низки портових операторів в міжнародному транспортно-логістичному форумі «Білоруський транспортний тиждень» і виставці «Транспорт і логістика», які пройшли з 2 по 4 жовтня в Мінську.

В рамках ділової програми в столиці Республіки Білорусь представники АМПУ провели ряд зустрічей і переговорів з провідними білоруськими компаніями, такими як «Белкалій», «Білоруські залізниці», «Білоруська металургійна компанія», «Білоруська нафтова компанія». Керівник АМПУ Райвіс Вецкаганс презентував віце-прем'єр-міністру і міністру транспорту і комунікацій Республіки Білорусь, а також іншим учасникам форуму, перспективи співпраці з українськими морськими портами, а також можливості розвитку перевезень внутрішніми водними шляхами України та Білорусії з використанням водного шляху Е40 від Балтійського до Чорного моря.

«Наші білоруські партнери зацікавлені в наявності вигідної альтернативи балтійським портам для експорту своєї продукції. Нам вдалося донести до них потенційні переваги співпраці з українськими портами. В результаті, вони оцінюють маршрути через Україну, як перспективні», - зазначив за підсумками двосторонніх зустрічей в Мінську голова АМПУ. Він також додав, що потужності українських портів до-

зволяють вже зараз приймати і перевалювати білоруську продукцію в більших об'ємах.

Логістика між Білоруссю і Україною може відбуватися з використанням можливостей «Укрзалізниці». Тим більше, що білоруська сторона має позитивний досвід отримання і відправки вантажів з використанням українських контейнерних поїздів «Зубр» і «Вікінг». Крім того, є ще один перспективний транспортний напрямок - це розвиток внутрішніх водних шляхів.

«Ми обговорили основні напрямки робіт для забезпечення судноплавства по Прип'яті і Дніпру. Реалізація таких проектів можлива за умови узгодження синхронності дій з обох сторін, а також наявності гарантій вантажопотоку з боку вантажовласників і вантажовідправників», - упевнений керівник АМПУ.

Найближчим часом планується провести зустріч на міждержавному рівні для обговорення взаємодії в сфері спільного розвитку транспортної інфраструктури та підвищення вантажообігу між Україною і Республікою Білорусь.

УКРАЇНСЬКІ ПОРТИ ПОЛПШИЛИ СВОЇ ПОЗИЦІЇ В РЕЙТИНГУ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ WEF



Морські порти України четвертий рік поспіль покращують свої позиції в рейтингу глобальної конкурентоспроможності (Global Competitiveness Report 2018), складеному за методикою World Economic Forum. В останній версії рейтингу, опублікованій на сайті WEF в жовтні 2018 року, портові послуги та інфраструктура України отримали оцінку 3,5 бала і за цим показником наша країна зайняла 77 місце.

Поліпшення позицій українських портів на 0,3 бала в порівнянні з минулим роком, дозволило нам піднятися в галузевому рейтингу на 16 пунктів. У 2017 році Україна займала 93 місце.

«Результати рейтингу глобальної конкурентоспроможності - це реальна оцінка бізнесом тих змін, які відбуваються в портовій галузі та логістиці країни в цілому. У проекті Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року позиція в цьому рейтингу є одним з ключових показників ефективності роботи АМПУ. Наша робота спрямована на те, щоб вивести українські порти на рівень вище 5 балів», - прокоментував результати рейтингу керівник АМПУ Райвіс Вецкаганс.

За результатами рейтингу, в даний час, жодна з країн Чорноморсько-Азовського басейну за рівнем конкурентоспроможності портових послуг і інфраструктури поки не досягла 5 балів. Однак, наприклад, Туреччина вже вийшла на показник 4,5 бали

і займає 50-е місце. Очолює глобальний рейтинг в портовій галузі Сінгапур, якому вдалося обійти Нідерланди.

Результати портової галузі України в рейтингу, складеному за методикою WEF, в поточному році значно перевершують динаміку по іншим галузям транспортної інфраструктури. Залізничне сполучення України серед інших країн зберегло ті ж позиції, що і в минулому році, незважаючи на поліпшення оцінки на 0,4 бала. Автомобільна інфраструктура піднялася тільки на 7 позицій.

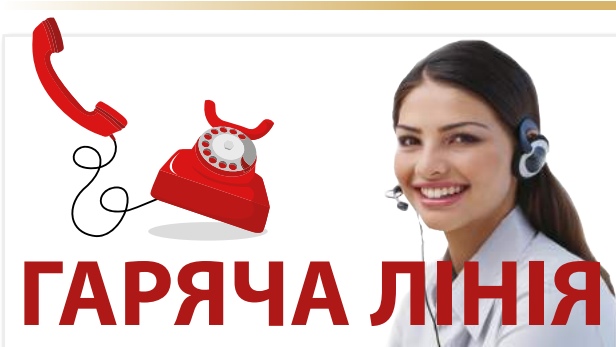
В цілому, за якістю інфраструктури Україна значно поліпшила свої позиції, піднявшись на 21 пункт з 78-го на 57-е місце.

Індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index) - глобальне дослідження і супроводжуючий його рейтинг країн світу за показником економічної конкурентоспроможності. Розраховується за методикою Всесвітньо-

го економічного форуму (World Economic Forum), засновану на комбінації загальнодоступних статистичних даних і результатів глобального опитування керівників компаній - великого щорічного дослідження, яке проводиться Всесвітнім економічним форумом спільно з мережею партнерських організацій - провідних дослідницьких інститутів і організацій в країнах, що аналізуються у звіті. Дослідження проводиться з 2004 року і на даний момент представляє найбільш повний комплекс показників конкурентоспроможності різних країн світу.

Індекс глобальної конкурентоспроможності WEF має 12 складових. Це якість інститутів, стан інфраструктури, проникнення ІТ і сучасних комунікацій, макроекономічна стабільність, споживчий ринок, ринок праці, фінансова система, розмір внутрішнього ринку, здоров'я, освіта і навички, динаміка бізнес-розвитку, здатність до інновацій.

ГАРЯЧА ЛІНІЯ МОРСЬКОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ



У Державній службі морського і річкового транспорту України працює «гаряча лінія» з громадянами. У Морській адміністрації відзначають, що це дозволяє оперативно вирішувати питання надання адміністративних послуг з ліцензування, видачі одноразових дозволів, реєстрації ліній закордонного плавання, видачі посвідчення судноводія малого, маломірного судна, реєстрації морських транспортних засобів, надання консультацій з питань подачі документів для участі в конкурсах на заняття вакантних посад державної служби категорії «Б» і «В» та інші.

ТЕЛЕФОН «ГАРЯЧОЇ ЛІНІЇ»:

(044) 294-60-00



Дзвінки приймаються
понеділок - четвер з 09.00 до 18.00,
п'ятниця з 09.00 до 16.45.

АМПУ І MEDCRUISE ДОМОВИЛИСЬ ЩОДО ПРОСУВАННЯ ЧОРНОМОРСЬКИХ ПОРТІВ НА ГЛОБАЛЬНОМУ РИНКУ МОРСЬКОГО ТУРИЗМУ

Найбільша в світі асоціація суб'єктів круїзного бізнесу MedCruise підтримує ініціативу Адміністрації морських портів України (АМПУ) щодо спільного маркетингового просування чорноморських портів України, Болгарії та Румунії на глобальному ринку морського туризму. Домовленість про це була досягнута на засіданні міжнародної робочої групи з відродження круїзного судноплавства в Чорному морі — MedCruise Black Sea Working Group Meeting в Одесі.



Ініціативу про розробку спільного плану дій провідних портів Чорного моря для подолання кризи морського туризму в регіоні озвучив на засіданні міжнародної робочої групи керівник АМПУ Райвіс Вецаганс. У свою чергу, президент міжнародної асоціації суб'єктів круїзного бізнесу MedCruise Айрам Діаз Пастор заявив про те, що асоціація готова надати маркетингову платформу для просування інтересів чорноморських портів на глобальному ринку морського туризму.

Учасники засідання зазначили, що останнім ча-

сом відзначається відновлення інтересу зарубіжних туристів до відвідування прибережних міст Чорного моря. Правда, поки що мова йде переважно про річкові круїзні судна. Так, за даними АМПУ, в поточному році кількість суднозаходів річкових круїзних лайнерів в українські порти збільшилася більш ніж на чверть.

Одеський морський порт з травня по вересень 2018 року 17 разів приймав круїзні судна класу «річка-море». У порівнянні з минулим роком, кількість суднозаходів тут збільшилася майже на 30%. А круїзний пасажиропотік склав 3761 особу.

Ще одним портом, який активно працює з круїзними лініями в Україні, став Усть-Дунайськ. Тут з початку квітня по кінець вересня було здійснено 36 суднозаходів круїзних суден, що на 25% більше, ніж у 2017 році і на 74% більше, ніж в 2016 році. За час туристичного сезону порт Усть-Дунайськ прийняв 5338 пасажирів.

«Таке зростання кількості річкових круїзів наче підтверджує зацікавленість іноземних туристів у відвідуванні українських міст. Зараз саме час спільними зусиллями активно просувати порти Чорного моря для їх включення в маршрути міжнародних морських круїзних ліній», - заявив Райвіс Вецаганс, звертаючись до учасників робочої групи.

У свою чергу, начальник адміністрації Одеського порту Ігор Ткачук зазначив, що під час розробки кампанії з просування туристичних переваг чорноморських портів необхідно враховувати останні

тенденції, які складаються в круїзній індустрії. Зокрема, зростання кількості круїзних мандрівників з Китаю. «Це відкриває додаткові можливості для чорноморських портів, які могли б зняти проблему надмірної кількості туристичних груп з Піднебесної в традиційних центрах круїзного туризму на північному узбережжі Середземного моря. Це необхідно врахувати при виробленні довгострокової політики розвитку круїзного бізнесу, який приносить великі прибутки насамперед громадам приморських міст», - зазначив Ігор Ткачук.

За підсумками роботи, була затверджена програма подальших дій, спрямована на залучення компаній-туроператорів на ринок Чорного моря. Вона передбачає розробку єдиного пакету круїзних маршрутів, проведення спільної презентації туристичних можливостей регіону на головному туристичному форумі світу - виставці-конференції Seatrade Cruise Global Miami, яка відбудеться в США в квітні наступного року. Також буде підготовлено і направлено спільний лист від імені учасників робочої групи, адресований великим круїзним лініям.

Основне його завдання - переконати учасників круїзного ринку в безпеці басейну Чорного моря для міжнародних туристів і повній відсутності негативних факторів, які б могли стати перешкодою для відвідування чорноморських портів круїзними суднами.

Прес-центр АМПУ

В МОРСЬКІЙ АДМІНІСТРАЦІЇ ВІДБУЛАСЯ РОБОЧА ЗУСТРІЧ З ПРЕДСТАВНИКАМИ ЕКСПЕРТНОЇ МІСІЇ ТАІЕХ



З 16 по 19 жовтня 2018 року у Державній службі морського та річкового транспорту України відбулася робоча зустріч з представниками Експертної місії ТАІЕХ з питань зобов'язань держави прапора та правил ІМО.

Метою роботи Експертної місії є консультування та обмін практичними навичками з обов'язків держави прапора за законодавством ЄС. Практичний підхід передачі кращого досвіду буде полегшувати впровадження відповідного законодавства ЄС в законодавство України. Експертна місія також допоможе визначити спосіб усунення недоліків, які були виявлені під час проведеного Міжнародною морською організацією аудиту, виконання Україною обов'язкових інструментів ІМО (червень 2018 року).

Спікерами заходу були: Лінас Каспаравічюс - начальник відділу морського нагляду в Морському департаменті Литовської адміністрації з безпеки на транспорті (ЛАБТ), Литва, та Сімона Йонушкене - головний спеціаліст Відділу міжнародного співробітництва (ЛАБТ), Литва.

Від Морської адміністрації за дорученням Голови Державної служби морського та річкового транспорту

України Дмитра Петренка взяли участь заступник Голови Морської адміністрації Дмитро Балибердін, директор Департаменту Державного нагляду та контролю на морському та річковому транспорті Морської адміністрації Андріан Фотінюк.

«Враховуючи європейський вектор розвитку України, основним завданням усіх центральних органів виконавчої влади є адаптація національного законодавства до законодавства Європейського Союзу. І Морська адміністрація, як новоутворений центральний орган виконавчої влади, це чітко розуміє і усвідомлює. Адже Україна є могутньою морською державою, яка відповідно до міжнародних договорів має безліч зобов'язань, як держава порту, прапора та прибережна держава», - зазначив заступник Голови Морської адміністрації Дмитро Балибердін, відкриваючи захід.

Також він акцентував увагу на тому, що сьогодні Україна проживає нелегкі часи, але, незважаючи на це, Морська адміністрація націлена на ефективний результат щодо забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки морського та річкового транспорту, реалізації заходів задля виконання своїх зобов'язань в сфері охорони людського життя та попередження забруднення з суден.

«Саме завдяки успішному проходженню аудиту досягнута основна мета - наближення України до стандартів у сфері безпеки мореплавства та захисту морського середовища, визначених у міжнародних конвенціях ІМО. Це однозначно успіх не тільки морської галузі, а й України загалом», - наголосив заступник Голови Морської адміністрації.

У наступні два дні були обговорені питання процедури виконання зобов'язань держави прапора. А саме: зобов'язання та відповідальність держави прапора за Конвенцією ООН з морського права 1982; загальні зобов'язання; чисельність екіпажу; делегування повнова-

жень; вимоги ІМО; вимоги ЄС тощо.

Значну увагу було приділено обговоренню питань щодо законодавства Європейського співтовариства в частині зобов'язань держави прапора та порту, а також методів та шляхів збільшення привабливості прапора та підвищення його рейтингів.

Беручи до уваги той факт, що в Україні розпочала роботу Морська адміністрація, яка відповідальна за впровадження державної політики в сфері морського та річкового транспорту, експертам було запропоновано поділитись досвідом в роботі схожого державного органу в ЄС.

Зокрема, для Морської адміністрації, як новоутвореного центрального органу виконавчої влади, вкрай важливо було вивчити систему державного нагляду та контролю за безпекою на морському транспорті, реєстрації суден, видачі судових документів, делегування повноважень визнаним організаціям, розслідування аварійних морських подій, звітність до Міжнародної морської організації та низку інших питань, які запроваджені у Республіці Литва.

Литовськими фахівцями також надано рекомендації щодо процедури стосовно виконання функцій контролю державою прапора, інформування та звітності до Міжнародної морської організації, презентаційні матеріали щодо особливостей законодавства ЄС в частині виконання обов'язкових інструментів Міжнародної морської організації тощо.

«Отже, такий формат співпраці, коли ми маємо можливість попрацювати разом, детально обговорити ряд питань, провести консультування та обмін практичними навичками з обов'язків держави прапора за законодавством ЄС, є надзвичайно важливим і ефективним аспектом у реалізації стратегічного плану розвитку Морської адміністрації», - наголосив Дмитро Балибердін.

ЗАТВЕРДЖЕНО СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН РОЗВИТКУ ДП «МТП «ЮЖНИЙ»



Мінінфраструктури наказом № 466 від 11 жовтня поточного року затвердило стратегічний план розвитку ДП «Морський торговельний порт «Южний» на 2018-2022 р.р., а також інвестиційний план підприємства на цей же період.

Стратегічним планом розвитку визначено, що МТП «Южний» буде інтенсивно розвиватися на відведених йому територіях і будувати нові виробничі потужності як за свої кошти, так і залучаючи кошти інвесторів.

Поставлені дві мети - збільшувати потужності, щоб довести обсяг перевалки вантажів до 20 млн. тонн в 2025 році, а також - забезпечити стійку конкурентну перевагу в обробці великотоннажних суден.

Для досягнення першої цілі передбачені такі заходи: будівництво комплексу універсальних складів підлогового зберігання, будівництво перевантажувально-

го комплексу навалювальних вантажів, будівництво станції навантаження вагонів, будівництво комплексу з прийому та зберігання тарно-штучних вантажів на причалі № 38, будівництво універсального перевантажувального комплексу на причалі № 5в, реконструкція та модернізація вугільно-рудного комплексу.

В рамках другої мети буде замінюватися застаріле перевантажувальне обладнання і поліпшуватися внутрішня логістика (розвиток колійного господарства).

Інвестиційний план розвитку сформований на основі стратегічного плану і аналізу технічного стану виробничих об'єктів і основних засобів. Передбачено в 2018-2022 роках здійснювати будівництво складу вантажів відкритого зберігання № 2, установки резервного електропостачання, розвивати колійне господарство, закуповувати перевантажувальну техніку, а також вести будівництво вищевказаних об'єктів.

МІНІНФРАСТРУКТУРИ ЗАТВЕРДИЛО ОНОВЛЕНИЙ ПЛАН РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ПОРТУ БЕРДЯНСЬК ДО 2038 РОКУ

Міністерство інфраструктури України погодило «План розвитку морського порту Бердянськ» на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу, затверджений АМПУ. Оновлений документ передбачає реалізацію інвестиційних проектів з реконструкції та будівництва шести причалів і двох зернових терміналів.



Серед основних напрямків - розвиток портової і термінальної інфраструктури. Згідно з Планом розвитку морського порту Бердянськ, силами АМПУ і приватних інвесторів планується реалізувати низку важливих проектів. Серед них - реконструкція причалів № 6, 7, 8 і 9 (зі збільшенням прохідного заглиблення до 8 метрів і поліпшенням технічних характеристик причальних споруд в цілому). Будівництво причалів № 10 і 11 зі створенням нових територій.

«Від розвитку і успішної роботи українських

портів в Азовському морі залежить економіка регіону і життя тисяч українців. Тому ми активно сприяємо реалізації інвестиційних проектів в Бердянському і Маріупольському портах, інвестуємо в розвиток портової інфраструктури відповідно до планів інвесторів щодо розвитку існуючих терміналів і будівництва нових потужностей. Сьогодні великі інвестиційні проекти АМПУ і проекти ДПП реалізуються вже в 9 українських портах», - зазначив керівник АМПУ Райвіс Вецаганс.

Погоджений в жовтні 2018 року Міністерством інфраструктури України «План розвитку морського порту Бердянськ» передбачає реконструкцію морського портового зернового терміналу ЗАТ «Бердянський завод підйомно-транспортного устаткування» з обсягом інвестицій в розмірі 22 млн. доларів, 2,4 млн. доларів з яких підприємство вже вклало в 2017 році. А також реконструкцію існуючих і будівництво додаткових потужностей зернового терміналу ТОВ «Нова Хортиця». За підрахунками, на реалізацію цих проектів необхідно 5,5 млн. доларів. Інвестування цього проекту також вже розпочато в сумі 57 тис. доларів. Реалізація двох останніх проектів передбачає створення близько 170 додаткових робочих місць.

Необхідність узгодження нової редакції «Плану

розвитку морського порту Бердянськ» виникла у зв'язку із завершенням виконання частини проектів, передбачених попереднім Планом розвитку порту, який був затверджений в 2014 році. Зокрема: завершення (в 2016 році) ремонту причалу № 5 на загальну суму понад 3,4 млн. грн., поліпшення автомобільної та залізничної інфраструктури. У 2016 році було відремонтовано 1500 кв.м дорожнього покриття на загальну суму 1,3 млн. грн. А протягом 2016–2018 років проведено ремонт більше 1135 м шляху і 12 стрілочних переводів на загальну суму близько 15 млн. грн.

За даними Адміністрації морського порту Бердянськ, вже оновлено близько 90% залізничної колії. Частково виконані заходи і по реконструкції системи енергопостачання та впровадження енергоефективних технологій:

- протягом 2014–2016 років здійснено технічне переоснащення трансформаторних підстанцій № 1,2,3,5 на загальну суму 3,6 млн. грн;
- виконана модернізація зовнішнього освітлення на 818 тис. грн;
- прокладена кабельна лінія на причал і в тил причалу № 8 (вартістю 460 тис. грн.), проведена заміна близько 700 м теплотраси (350 тис. грн) і замінені водопроводи причалів № 1 і 2 (90 тис. грн.).

МІЖНАРОДНІ КОНСУЛЬТАНТИ EGIS ПРИСТУПИЛИ ДО РОЗРОБКИ ПРЕ-ТЕО РОЗВИТКУ БІЛГОРОД-ДНІСТРОВСЬКОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ



23–24 жовтня міжнародні експерти Egis International та Офісу підтримки реформ при Міністерстві інфраструктури України відвідали Білгород-Дністровський морський порт. В рамках робочої поїздки обговорювалися питання щодо підготовки попереднього техніко-економічного обґрунтування (пре-ТЕО) залучення інвестицій в розвиток Білго-

род-Дністровського морського торговельного порту.

Розробка пре-ТЕО розвитку Білгород-Дністровського морського торговельного порту виконується за рахунок фінансової підтримки ЄС міжнародною експертною групою Egis International на замовлення Міністерства інфраструктури України.

Основним завданням проекту є опрацювання і аналіз різних варіантів розвитку порту. «Подальший розвиток Білгород-Дністровського морського порту буде залежати від низки факторів. АМПУ готова інвестувати кошти в днопоглиблення та модернізацію причальної інфраструктури, як ми це вже робимо в 2018 році в 9 наших портах. Однак рішення про реалізацію проектів буде прийматися на підставі детального аналізу перспектив збільшення вантажопотоку, реалізації інвестиційних проектів з боку стивідорів і того економічного ефекту, який може дати той чи інший сценарій розвитку порту. Саме для цього зараз ведеться робота з підготовки попереднього ТЕО», - зазначив керівник АМПУ Райвіс Вецаганс.

Учасники робочої групи провели зустрічі з представниками Білгород-Дністровської філії ДП «АМПУ», ДП «Білго-

род-Дністровський морський торговельний порт», стивідора «Компанія «СВ», де були обговорені обсяги перевалки і номенклатура вантажів за останні 5 років, стан розвантажувально-навантажувального обладнання, портової інфраструктури (гідротехнічних споруд, автомобільної та залізничної інфраструктури, технічного оснащення і т.і.), питання днопоглиблення, екологічного контролю в порту.

За підсумками зустрічі було прийнято рішення про створення робочої групи при Міністерстві інфраструктури з підготовки та аналізу попереднього техніко-економічного обґрунтування розвитку морського порту Білгород-Дністровський. Також було погоджено, що в робочу групу крім представників Міністерства інфраструктури, ДП «Адміністрація морських портів України» та консалтингової компанії Egis International увійдуть представники ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт», профспілки, міської адміністрації м. Білгород-Дністровський, ПАТ «Укрзалізниця», представництва Європейського Союзу в Україні, Європейського банку реконструкції і розвитку та інші.

КОЛЕКТИВ ПОРТУ «ЮЖНИЙ» ОБГОВОРІВ ГОСТРІ ПИТАННЯ КОНЦЕСІЇ ТА ДНОПОГЛИБЛЕННЯ З ПРЕДСТАВНИКАМИ МІУ ТА АМПУ



4 жовтня в ДП «МТП «Южний» обговорили аспекти пре-ТЕО концесії та перспективи днопоглиблювальних робіт в акваторії порту. Участь у зустрічі з колективом та керівництвом держстивідора взяли керівник Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту Мінінфраструктури Олександр Басюк, фахівець RST Анатолій Тіменко, в.о. начальника ДП «АМПУ» Райвіс Вецаганс, голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв, головний інженер Южненської філії АМПУ Віталій Ліпський, голови профспілкових організацій підприємства.

Бурхливі обговорення стосувались створення рівних, з приватними стивідорами, умов перевалки вантажів та вартості портових зборів, після проведення днопоглиблення підхідного каналу біля причалів №18-22 компанії «ТІС» до 19 метрів, цільового використання коштів із бюджету держпідприємства на підтримку приватного стивідора ТІС - конкурента ДП «МТП «Южний», необхідності першочергового втілення інвестиційних проектів для ДП «МТП «Южний».

Зустрічі проведено у двох форматах: велика робоча нарада з численним трудовим колективом на території вантажно-розвантажувального району і нарада із керівниками основних виробничих підрозділів та головами профспілок підприємства. Працівники ВРР-2 підприємства та профспілки держстивідора висловили занепокоєння фактом укладання меморандуму між приватним стивідором «ТІС» та держпідприємством «АМПУ» щодо днопоглиблення підхідного каналу акваторії біля причалів №18-22 ТІС до 19 метрів. Портовики державного стивідора вбачають в цьому перспективи зменшення обсягів перевалки вантажів та, як наслідок, скорочення працівників, зниження відрахувань до бюджетів – державного та місцевого, що неминує призведе до зниження держпідприємства та погіршення рівня життя в місті Южний.

У своїх виступах робітники підприємства акцентували, що ДП «АМПУ» інвестувало в приватного стивідора «ТІС» вже близько 2 млрд. грн на днопоглиблення біля причалу №25 для будівництва зернового терміналу, яке згідно меморандуму днопоглиблення підхідного каналу акваторії біля причалів №18-22 «ТІС» буде коштувати ще 2 млрд.грн. До того ж,

«ТІС» має 50% знижки та 50% розділення портових зборів. Натомість, ДП «МТП «Южний» не отримує підтримки для створення власного вугільно-рудного комплексу, та не має змоги інвестувати в свій розвиток через те, що 75% прибутку перераховує до державного бюджету. Проект днопоглиблення біля причалів, на яких перевантажує ДП, до проектних 21 метрів вимагає першочергового повного виконання. Причали ДП також потребують інвестування з боку АМПУ на проектування та реконструкцію. Все це, на думку портовиків, створює нерівні конкурентні умови для державного стивідора вже сьогодні та не дає розвитку у майбутньому.

Представники АМПУ та міністерства змогли відповісти на частину питань працівників, домовились про продовження діалогу і більш активне включення робітників ДП у вирішення питань, пов'язаних із подальшою долею підприємства.

Прямий діалог із фахівцями RST відбувся і з питань пре-ТЕО концесії, як кураторами проекту, який жваво обговорюється у колективі держпідприємства. Робітники висловили занепокоєність щодо спірних моментів пре-ТЕО концесії, зокрема, запланованої кількості працівників, визначеної у документі, прогнозованих обсягів перевалки, основних сценаріїв можливого концесійного проекту, обсягів можливого залучення інвестицій.

«Проекти, які сьогодні реалізує МІУ, вимагають постійного діалогу із колективом, профспілками і адміністрацією. Я вдячний колегам із МІУ, АМПУ та RST за участь у зустрічі, роз'яснення поточної ситуації із концесією та днопоглибленням в українських портах. Звичайно, колектив, а в ДП працює понад 2700 працівників, занепокоєний майбутнім підприєм-

ства і збереженням соціальних гарантій. На частину питань одразу отримали відповіді, решта – потребують опрацювань та аналізу. Сподіваємось, що в МІУ прислухаються до зауважень портовиків, та разом ми зробимо все, щоб найгірші побоювання колективу не справдились, а порт №1 надалі продовжував успішно працювати», - зазначив в.о. директора ДП «МТП «Южний» Анатолій Яблунівський.

«Ми розуміємо стурбованість трудового колективу в зв'язку з обговоренням можливості передачі його в концесію, майбутнього підприємства і збереження робочих місць. Для того, щоб процес роботи над проектом концесії був максимально прозорим, представники, керівництво порту, профспілки включені і в обов'язковому порядку будуть брати участь в засіданнях робочої групи з підготовки ТЕО. Ваша активна позиція дозволить максимально врахувати інтереси працівників підприємства при аналізі ефективності проекту концесії. Необхідно налагодити постійний діалог і надавати людям інформацію з перших рук», - впевнений в.о. начальника ДП «АМПУ» Райвіс Вецаганс.

За результатами наради прийнято рішення провести ряд додаткових зустрічей керівників структурних підрозділів з колективами щодо роз'яснення умов, строків та механізму реалізації проекту концесії ДП, залучити для обговорення питань міського голову м. Южний та представників трудового колективу, збільшити інформування з теми.

Прес-центр ДП «МТП «Южний»

СПІВРОБІТНИЦТВО, ІНВЕСТИЦІЇ ТА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК НА «ТАВРІЙСЬКИХ ГОРИЗОНТАХ»



21 вересня 2018 року вперше в Києві відбувся XI Херсонський міжнародний економічний форум «Таврійські горизонти». Мета цього масштабного проекту - залучити міжнародних партнерів до співпраці з Херсонщиною. Захід відвідали представники 25 країн світу. Гостям форуму представили вражаюче відео про досягнення і переваги всієї Херсонської області. Одним із спікерів заходу був Борг Творг (віце-президент компанії NBT AS),

який звернув увагу на зміни інвестиційного клімату в Україні: «Ми хотіли зайти на ринок України раніше, але ми були не готові, не думаю, що і Україна була готова до нас. Перед тим, як інвестувати, ми завжди зважуємо ризики з прибутком, і раніше вони були рівні, але ризики впали завдяки реформам, які проводить держава. За останні три роки ми спостерігаємо значні поліпшення».

На міжнародному економічному форумі приділили багато уваги ДП «Херсонський морський торговельний порт» та його розвитку в процесі концесії. Заступник міністра інфраструктури України Юрій Лавренюк зауважив, що зараз спостерігається позитивна динаміка щодо інвестицій, тому що інвестори більше не бояться вкладати кошти в порт:

«Ми націлені на розвиток Херсонського морського торгового порту і залучаємо додаткові вантажопотоки. Наприклад, 8 місяців тому вантажопереробка порту становила близько 50 000 тонн на місяць, а сьогодні - 100 000 тонн. У подальшому плануємо дійти до 200 тисяч тонн. Технічний потенціал підприємства дозволить це зробити, залишилося лише знайти ван-

тажі», - каже Юрій Федорович.

Міністерство інфраструктури України спільно з депутатами Верховної ради написали Закон про внутрішній водний транспорт. Ухвалення цього закону істотно дозволить розвинути судноплавство. У планах Міністерства інфраструктури ввести безліч інновацій, які дадуть можливість розвивати порт. Перевалка буде здійснюватися через порт, внаслідок чого він стане хабом.

Поки йдуть зустрічі з потенційними концесіонерами, представники Міністерства інфраструктури України виступають на таких форумах, як цей, запрошують інвесторів.

«Зараз багато потенційних інвесторів зацікавлені проектами ХМТП, але я впевнений, що скоро буде їх набагато більше, і ми виберемо найкращий варіант. Концесія дасть можливість зберегти власність порту за державою, а інвесторів - інвестувати, бути захищеним, заробляти кошти для себе і платити податки державі. Також при концесії всі працівники залишаються захищеними. Тому я впевнений, що якщо компанія націлена на розвиток, то кількість робочих місць значно



збільшиться», - додав Юрій Лавренюк.

Розвиток інвестиційної діяльності в Херсоні і області є одним із пріоритетних напрямків економіки регіону. Це закладає довгостроковий фундамент для економічного зростання, надходження фінансів до місцевих бюджетів, створення нових робочих місць і поліпшення інфраструктури не тільки Херсону, а й усієї України.

www.seaport.kherson.ua

В ОДЕСІ ВІДБУЛОСЯ ЗАСІДАННЯ РАДИ ПОРТУ РЕНІ



5 жовтня 2018 року в головному представництві ДП «АМПУ» в Одесі відбулося засідання Ради морського порту Рені. Під час засідання представники АМПУ, а також державної і приватних стивідорних компаній, що працюють в порту, обговорили основні напрямки розвитку порту, а також пропозиції щодо змін до законодавства про спеціалізовану економічну зону (СЕЗ) «Рені». Ініціатором проведення Ради порту виступила Адміністрація морських портів України.

«У стивідорних компаній, міської ради Рені і АМПУ накопичилося багато питань, які вимагали конструктивного обговорення. Нам вдалося розробити спільну позицію щодо подальшого розвитку порту в частині реалізації інфраструктурних проектів днопоглиблення і вкрай необхідного

берегоукріплення. Крім того, ми домовилися про спільну позицію АМПУ, стивідорних компаній і місцевої влади щодо змін до законодавства, які дозволять дати друге життя СЕЗ «Рені» і залучити інвесторів до розвитку порту», - зазначив керівник АМПУ Райвіс Вецканганс.

Зокрема, Радою порту було рекомендовано не ініціювати внесення змін до Податкового кодексу України щодо пільг для інвесторів по сплаті земельного податку. Це дозволить місцевим органам влади зберегти надходження до бюджетів від цього виду податку. Також було вирішено зберегти за місцевою владою повноваження з погодження інвестпроектів, які будуть реалізовуватися в СЕЗ «Рені». Разом з цим учасники Ради погодилися, що Адміністрація морських портів України, в особі адміністрації порту, повинна стати органом господарського розвитку і управління СЕЗ «Рені» і займати рівновіддалену позицію від усіх суб'єктів стивідорного бізнесу в порту.

Голова Ради порту – начальник Ренійської філії ДП «АМПУ» Сергій Строя ознайомив членів Ради порту зі станом виконання заходів, передбачених Планом розвитку морського порту Рені. Фінансовим планом Ренійської філії вперше за останні кілька років заплановано виконання експлуатаційних днопоглиблювальних робіт на акваторії порту і на причалах з розрахунку мінімального обсягу 44 тис.куб.м. ґрунту. На даний момент укладено договір на надання послуг з експлуатаційного днопоглиблення в портах Ізмаїл та Рені. Загаль-

ний орієнтовний обсяг вилученого ґрунту становить 200 тис. куб.м. (136 тис. куб.м - Ізмаїл, 44 тис. куб.м - Рені). Загальна сума договору - 31,9 млн.грн. Термін виконання робіт на акваторії порту Рені - грудень 2018 - березень 2019.

Також у 2018 році АМПУ проведе проектно-вишукувальні роботи по ремонту берегоукріплення ділянок, які перебувають на балансі філії, довжиною 286 м. Безпосередньо роботи з берегоукріплення вартістю 4,2 млн.грн. планується виконати в 2019 році.

Залишається невирішеним питання берегоукріплення ділянок уздовж р. Дунай довжиною 605 м. Цей проект вимагає значних капіталовкладень і, за приблизними оцінками експертів, вартість робіт може скласти близько 250 млн.грн. До того ж, сьогодні Ренійська філія не має правових підстав для фінансування цього будівництва, через відсутність права користування цими земельними ділянками. Це питання зараз вирішується у взаємодії з керівництвом державного стивідора ДП «Ренійський МТП».

Очікується, що після вирішення земельних питань та розробки проектно-кошторисної документації ДП «АМПУ» спільно з Міністерством інфраструктури України будуть звертатися до уряду, обласної державної адміністрації, Державного Фонду регіонального розвитку, проектів міжнародної технічної допомоги з питань співфінансування ремонтних робіт для забезпечення екологічної, технологічної та економічної безпеки регіону.

Прес-центр АМПУ

У БУДАПЕШТІ ПРОЙШЛА КОНФЕРЕНЦІЯ ДИРЕКТОРІВ ДУНАЙСЬКИХ ПАРОПЛАВСТВ



Основні умови співпраці при перевезенні зовнішньоторговельних вантажів на Дунаї були розроблені на початку 50-х років минулого століття пароплавствами п'яти придунайських країн - Болгарії, Угорщини, Румунії, Радянського Союзу і Чехословаччини. Угоди, укладені між пароплавствами спочатку в 1953 р., а потім допрацьовані і заново підписані 26 вересня 1955 р., стали відомі за місцем їх підписання (Братислава), як Братиславські угоди. Тоді були укладені три окремі угоди - про загальні умови перевезень вантажів, про єдині тарифи, про буксирування і надання допомоги при аваріях і агентуванні. Комерційно-пра-

вові умови перевезень вантажів по Дунаю регулюються Договором про співробітництво дунайських пароплавств - учасників Братиславських угод від 6 листопада 1992 року (остання редакція - 1997 р.).

18 жовтня 2018 року в Будапешті (Угорщина) відбулося урочисте відкриття Конференції директорів дунайських пароплавств (КДДП), в якій взяли участь представники півтора десятка дунайських пароплавств і судноплавних компаній-учасників Братиславських угод, а також підприємств і організацій, діяльність яких пов'язана з водним транспортом і дунайським судноплавством.

Порядком денним засідання КДДП був передбачений розгляд питань, які сприятимуть реалізації Братиславських угод, спрямованих на забезпечення надійного партнерства і добросовісної конкуренції на Дунаї, та підвищенню привабливості дунайського судноплавства, як важливого елементу міжнародного транспортного коридору № 7. Основними стали загальні для всіх проблемні питання організації роботи флоту на лімітованих ділянках Дунаю, взаємодія з владою з питань безпеки судноплавства, взаємодопомога під час мілководдя і льодоставу та інші.

Українське Дунайське пароплавство підготувало до розгляду два питання: про роботу з Кабінетом комісара Європейської комісії з транспорту щодо створення дієвого механізму підтримки й розвитку дунайського судноплавства та про здійснення проекту єдиної інформаційної платформи для підтримки діяльності дунайських пароплавств.

Голова Правління ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» Дмитро Чалий повідомив, що в травні 2018 року Кабінет міністрів України схвалив Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, якою передбачено ро-

звиток водного транспорту, зокрема, спрощення формальностей з оформлення вантажів та суден у торговельних портах; забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань, як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС, застосування кращого світового досвіду для забезпечення розвитку транспортної галузі, впровадження систем відкритих даних та електронних сервісів, посилення діалогу між споживачами послуг. Саме для забезпечення виконання цих завдань Українське Дунайське пароплавство бере участь у КДДП, зазначив Д.Чалий.

«Сьогодні тут зібралися учасники Братиславських угод. Ці угоди регламентують роботу судноплавних компаній на Дунаї і мають на меті підтримку та розвиток ефективної співпраці в комерційно-правових, економічних, експлуатаційних, технічних та інших питаннях, що стосуються забезпечення вантажоперевезень у міжнародному дунайському сполученні», - сказав він.

«І хоча учасники Братиславських угод є конкурентами на ринку дунайських перевезень, КДДП допомагає їм об'єднати зусилля для забезпечення зростаючих потреб європейської економіки в перевезенні вантажів водним транспортом. Варто зазначити, що конференція відіграє значну роль в об'єднанні європейських народів і показує наочний приклад: яким чином можна спільно розв'язувати проблемні питання», - зазначив Голова правління ПрАТ «УДП».

Під час роботи конференції також відбулися робочі зустрічі й переговори з партнерами з придунайських країн.

Прес-служба УДП

ДЕНЬ НАРОДЖЕННЯ УДП – НАШЕ СПІЛЬНЕ СВЯТО!



11 жовтня в ПрАТ «УДП» відбулися урочистості, присвячені 74-й річниці утворення пароплавства. З цієї нагоди в актовій залі адмінбудинку зібралися працівники берега та флоту, керівники служб і відділів, ветерани, колеги, партнери підприємства. У числі почесних гостей на заході були присутні заступник голови Адміністрації морських портів України Сергій Гронський, заступник Ізмаїльського міського голови Сергій Павлухін, начальник Ізмаїльської філії ДП «АМПУ» Олександр Істомін, директор Ізмаїльського морського торговельного порту Андрій Єрохін, в.о. директора Ренійського МТП Дмитро Володін, в.о. директора Усть-Дунайського МТП Анатолій Попов та інші.

Тепло привітав трудовий колектив голова Правління ПрАТ «УДП» Дмитро Чалий:



«За 74 роки існування пароплавства колектив пережив багато випробувань. Завдяки професіоналізму та героїзму наших трудівників підприємство з честю виходило з усіх важких ситуацій. За останній рік нам багато чого вдалося, і, перш за все, стабілізувати економічну обстановку.

Бажаю вам міцного здоров'я, щастя, довгих років життя, нашим морякам – безаварійних рейсів і благополучного повернення додому».

Привітав працівників пароплавства, і особливо ветеранів за їх працю на благо пароплавства, голова первинної профспілкової організації Віталій Татарчук. «День народження пароплавства – це свято нашої великої родини, – сказав Віталій Олександрович. – Поточний рік надав нам усім впевненості, з'явилися передумови для подальшої економічної стабілізації, а значить, і для вирішення важливих для колективу питань підвищення соціальних стандартів. Від імені профкому та себе особисто бажаю вам плідної роботи, стабільності та миру».

Від імені міського голови Ізмаїля привітання колективу передав його заступник Сергій Павлухін. Сергій Олександрович зазначив роль пароплавства, як містоутворюючого підприємства, і побажав, щоб підприємство не штормило, щоб потужний Дунай

прихильно ставився до моряків-дунайців, а також економічної стабільності і надії.

Потім заступник голови Правління з управління персоналом Зоя Шкурко зачитала святковий наказ про нагородження працівників берега і плавскладу. Під оплески залу Почесні грамоти і знаки «Почесний працівник УДП» нагородженим вручив голова Правління Дмитро Чалий.

В цьому році в пароплаванні заснований почесний знак «Знак Пошани» для нагородження працівників пароплавства, підприємств, організацій та установ (в тому числі і громадських діячів) за вагомий внесок в розвиток ПрАТ «УДП». На знак подяки за взаємне співробітництво, цієї нагороди на зборах були удостоєні капітан Ізмаїльського морського торговельного порту Анатолій Колесников і голова ради ветеранів ПрАТ «УДП» Ганна Брайлян.

Теплі вітання у цей вечір прозвучали від партнерів пароплавства. Заступник голови АМПУ Сергій Гронський зазначив, що пароплавство є стержнем, навколо якого були закладені порти, і завдяки чому вони живуть. «УДП – єдине державне пароплавство – існує всупереч тим складнощам, які вам довелося пройти. Сьогодні у вас є стабільність, є куди рости. Бажаю вам миру, добра, вагомих вантажопотоків».

Директор Ізмаїльського морського порту Андрій Єрохін, привітавши колектив зі святом, звернувся до залу зі словами: «Побажання екіпажам теплоходів – повертайтеся швидше до рідної гавані – на причалах порту Ізмаїля вас чекають вантажі».

Щирі вітання адресували колективу начальник Ізмаїльської філії АМПУ Олександр Істомін, в.о. директора порту Рені Дмитро Володін, а також в.о. директора Усть-Дунайського порту Анатолій Попов, чия професійна доля була пов'язана з УДП чверть століття.

В.о. декана Дунайського факультету морського та річкового транспорту КДАВТ Антоніна Доришева побажала працівникам пароплавства міцного здоров'я та мирного неба над головою і ще багато років займати позиції провідного підприємства не тільки міста, а й усього українського Придніпров'я.

Від імені керівництва Дунайського факультету МРТ Антоніна Доришева висловила надію на подальшу співпрацю, пообіцявши зі свого боку готувати висококваліфікованих фахівців морського транспорту, а від пароплавства ВНЗ чекає нових робочих місць і гідних заробітних плат.

В.о. декана вручила голові Правління ПрАТ «УДП» Дмитру Чалому грамоту за плідну співпрацю в підготовці кадрів у сфері морського та річкового транспорту Придніпровського регіону.

Після офіційної частини розпочалася цікава концертна програма, «родзинкою» якої стали одеські виконавці Валентин Куба і клезмер-бенд «Мамині діти». Прозвучали відомі пісні «Від Одеси до Херсона», «Шаланди, повні кефалі», «Біля Чорного моря», «Одеський порт», «Щасливого плавання», «Морський яструб», «Фотографія» та багато інших. Вдячні глядачі тепло аплодували артистам.

Святкування дня народження завершилося фуршетом і музичними номерами, підготованими Клубом моряків.

Зоя Кулінська

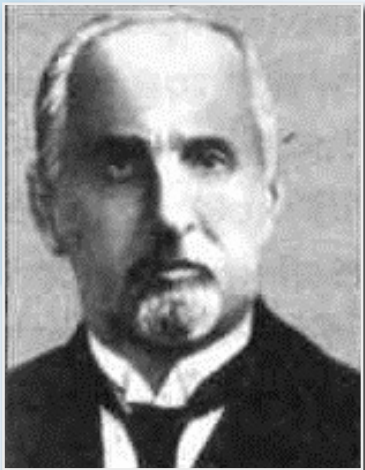
Фото Олени Ходарченко



100 РОКІВ КАФЕДРИ «МОРСЬКІ І РІЧКОВІ ПОРТИ, ВОДНІ ШЛЯХИ ТА ЇХ ТЕХНІЧНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ» ОДЕСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО МОРСЬКОГО УНІВЕРСИТЕТУ

До 1994 року ця кафедра мала назву «Водні шляхи та порти», вона є профільною кафедрою з підготовки фахівців і магістрів на факультеті Воднотранспортних і шельфових споруд ОНМУ.

Кафедра «Водних шляхів і портів» бере свій початок від кафедри портобудування, що існувала при гідротехнічному факультеті Одеського політехнічного інституту до його розформування у 1930 році.



Керував кафедрою найбільший спеціаліст з гідротехнічного будівництва професор Б.М. Кандиба.

Борис Миколайович Кандиба в 1891 році закінчив Петербурзький інститут інженерів шляхів сполучення за фахом «Портові споруди», був залишений в інституті для викладацької роботи. У 1897 році Б.Н. Кандиба склав і опублікував докладний опис по Лібавському порту, який служило згодом керівництвом при проектуванні і будівництві великих гідротехнічних споруд. У 1901 році, після захисту дисертації, йому було присвоєно звання доцента Інституту інженерів шляхів сполучення, читав курс «Гідротехнічні споруди».

З 1903 року Б.М. Кандиба працював професором, очолював кафедру «Водні споруди». У цьому ж році він склав першу спільну програму щодо гідротехнічних споруд і портобудування.

З 1919 по 1921 роки професор Б.М. Кандиба працював і брав участь в організації факультету «Портобудування і гідротехнічних споруд» Одеського політехнічного інституту, керував факультетом і очолював кафедру Портобудування і гідротехнічних споруд.

Відповідно до постанови РНК УРСР від 12 червня 1930 був створений Одеський інститут інженерів водного транспорту (ОІВТ) на базі двох факультетів Портобудування і гідротехнічних споруд та Механізації портів Одеського політехнічного інституту. Разом з утворенням гідротехнічного факультету ОІВТа була створена кафедра Водних шляхів і портів, яку очолював професор А.Т. Федоров - великий вчений в галузі гідротехнічного будівництва.

У 1932 році гідротехнічний факультет і кафедра Водних шляхів і портів були переведені в Ленінградський інститут інженерів водного транспорту. Наприкінці 1946 року, в зв'язку з другим народженням гідротехнічного факультету, в ОІВТе була знову створена кафедра Водних шляхів і портів, яка об'єднувала всі дисципліни по гідротехнічній спеціальності. Організатором і першим завідувачем кафедрою був професор Вінокуров Ф.П. — видатний учений в галузі гідротехнічного будівництва, гідравліки та гідрології моря.

Федір Петрович Вінокуров в 1925 році закінчив Петербурзький інститут інженерів шляхів сполучення по спеціальності «Портобудування і гідротехнічні споруди».

Протягом 13 років (1928-1941р.р.) працював головним інженером тресту «Дальводбуд».



У 1941 році він переходить на викладацьку роботу в Ташкентський інститут інженерів іригації, очолює кафедру гідравліки. У 1942 році він захищає кандидатську дисертацію, а в 1944 році докторську, в цьому ж році йому було присвоєно звання професора.

У 1946 році професор Вінокуров Ф.П. переходить на викладацьку роботу в Одеський інститут інженерів морського флоту, призначається на посаду декана гідротехнічного факультету і завідувачем кафедрою гідравліки, а потім - завідувачем кафедрою «Водні шляхи та порти».

За час роботи в ОІМФ особливо яскраво проявилася його творча діяльність як вченого і педагога. Під його керівництвом на кафедрі була створена лабораторія і гарне навчально-методичне забезпечення.

Він є засновником школи нелінійної механіки ґрунтів. Автор понад 250 наукових праць. Нагороджений орде-

ном «Знак Пошани» та медалями.

З 1948 по 1951 роки кафедру очолював к.т.н., доцент Гінсбург Р.І. - видатний спеціаліст в області гідротехнічного будівництва.

Рувим Ізраїлевич в 1924 році закінчив Одеський політехнічний інститут за спеціальністю «інженер-портобудівельник». З 1929 по 1934 роки працював на нормативно-дослідній станції Чорноморського відділення ЦНДІВТ в якості інженера, старшого інженера, керівника групи та старшого наукового співробітника. У 1934 році перейшов в ВКС Управління Чорноморського пароплавства в якості наукового співробітника і старшого інженера науково-дослідної групи.

З 1938 року працював в ЧорноморНДІпроекті начальником бюро методики, заступником головного інженера і головним інженером. З 1931 по 1938 р.р. за сумісництвом працював викладачем в ОІМФ. У 1948 році захистив кандидатську дисертацію. В цьому ж році перейшов на викладацьку роботу в ОІМФ.

Протягом трьох років (з 1948 по 1951 р.р.) заві-



дував кафедрою «Водні шляхи та порти».

Список наукових робіт Р.І. Гінсбурга включає більше 40 друкованих праць, присвячених технології зведення гідротехнічних споруд.

З 1951 по 1956 роки завідував кафедрою кандидат технічних наук, доцент П. А. Воронов. Петро Андрійович Воронов у 1925 році закінчив Московський інститут інженерів транспорту, працював на різних посадах в управлінні Главпівнічморшляхи. Пройшов шлях від інженера до головного інженера цього управління. У червні 1944 року захистив кандидатську дисертацію, а в 1947 році йому було присвоєно вчене звання доцента кафедри «Водне господарство і морські порти», яку очолював великий вчений в області гідродинаміки і гідротехнічного будівництва доктор технічних наук, професор М.М. Джунковський.

У 1951 році П.А.Воронов переїхав до Одеси і перейшов на викладацьку роботу в Одеському інституті інженерів водного транспорту, очолював кафедру «Водні шляхи та порти» і одночасно був призначений деканом факультету механізації портів. Петро Андрійович був ерудованою людиною високої культури, володів чотирма іноземними мовами, писав художні твори і п'єси, але найбільшу увагу він приділяв науці, ділився своїм великим виробничим і науковим досвідом зі своїми колегами, аспірантами і студентами.

За період роботи на кафедрі під його керівництвом був побудований відкритий дослідницький басейн на території інституту, де проводилися наукові та навчальні експериментальні дослідження.



Список наукових робіт П.А.Воронова включає більше 50 друкованих праць, в тому числі підручник «Морські споруди з бетону та залізобетону».

З 1956 по 1965 роки кафедрою завідував Р.В. Лубьонов, що прийшов в інститут з посади головного інженера Одеського порту.

Багатогранне і цікаве життя цього талановитого, широко ерудованого і виключно працьовитого інженера-гідротехніка.

У творчій діяльності Ростислава Віталійовича можна виділити три великі етапи: інженерна робота проєктувальника, виробника і педагогічна у ВНЗ.



Р.В. Лубьонов народився в 1908 році в родині моряка. Трудову діяльність почав в 1926 році будівельним робочим. У 1928-1932 р.р. навчався в Одеському інженерно-будівельному інституті, після закінчення якого працював в ЧорноморНДІпроекті інженером, начальником відділу по проєктуванню портів і головним інженером.

Після війни Р.В. Лубьонов призначається головним інженером Одеського порту. Під його керівництвом в 1945-1950 роках в порту були відновлені 11 причалів, рейдовий мол та хвилелом, багато берегових будівель і споруд.

У 1951 році Р.В. Лубьонов, володіючи великим виробничим досвідом, перейшов в ОІМФ на викладацьку роботу. У 1954 році він захистив кандидатську дисертацію, потім був затверджений у званні доцента. Протягом 1954 -1957 р.р. він очолював гідротехнічний факультет, а в 1957 - 1965 рр. завідував кафедрою «Водні шляхи та порти».

За 30-річну роботу в ОІМФ Ростислав Віталійович вміло передавав свій виробничий досвід і виховав декілька поколінь інженерів-гідротехніків, педагогів і наукових працівників. Його лекції відрізнялися ретельною методичною розробкою і були узагальненням результатів наукових досліджень та інженерної практики, незмінно цікавили студентів. Він був людиною високої культури.

Список наукових робіт Р.В. Лубьонova включає більше 30 друкованих праць, в тому числі 8 методичних посібників. Підготував три кандидата технічних наук.



З 1965 по 1971 роки кафедрою керував доктор технічних наук, професор Ф.М. Шихієв - великий вчений в галузі механіки ґрунтів, теорії пружності і пластичності, гідравліки, гідротехнічного будівництва. Фуад Максимович Шихієв народився в 1913 році в місті Баку в сім'ї фельдшера. У 1936 році закінчив гідротехнічний факультет Ленінградського інституту водного транспорту. В 1947 році був призначений начальником гідротехнічної ділянки по відновленню споруд Одеського порту і суднобудівного заводу.

У 1949 році Ф.М. Шихієв вступив до аспірантури ОІМФ і вся подальша його діяльність була пов'язана з інститутом. Тут він пройшов шлях від аспіранта до завідувача однієї з провідних кафедр «Водні шляхи та порти».

Коло наукових інтересів Ф.М. Шихієва було вельми широким і охоплювало великі проблеми морської гідротехніки, механіки ґрунтів і фундаментобудування, гідравліки. Ним був створений глибокий і оригінальний посібник, присвячений кінематичній теорії тиску ґрунтів на гнучких і жорстких огороженнях, який ліг в основу його докторської дисертації. Це фундаментальне дослідження набуло широкого визнання і високої оцінки наукової громадськості.

Теоретичні розробки Ф.М. Шихієва, присвячені взаємозв'язку напруженого і деформованого стану ґрунтових середовищ, бічного стиснення ґрунтів в статичних і сейсмічних умовах, стійкості підстав, взаємодії суден з причальними спорудами та іншим проблемам, поєднувалися з великою кількістю прикладних досліджень. У багатьох портах Чорноморсько-Азовського і Балтійського басейнів його пропозиції дозволили істотно поліпшити експлуатаційні показники роботи причальних споруд.

Едність великих теоретичних знань і інженерної інтуїції, яка була характерна для діяльності професора Ф.М. Шихієва, що у поєднанні з глибоким розумінням запитів практики і одержимістю вченого, давало серйозні практичні результати.

Велику увагу Ф.М. Шихієв приділяв методам дослідження резервів несучої здатності причальних споруд, визначенню навантажень на причальні споруди при взаємодії з відповідними суднами і зниження тиску ґрунту на підпирні стінки.

Багато сил і енергії віддавав Фуад Максимович вихованню інженерних і наукових кадрів. Ним підготовлено 20 кандидатів технічних наук. Він щедро ділився знаннями та ідеями з колегами, учнями та студентами.

Ф.М. Шихієв опублікував понад 150 наукових праць, в тому числі 6 підручників, 10 навчальних посібників. Його доповіді та повідомлення публікувалися в працях міжнародного конгресу з механіки ґрунтів і фундаментобудування, Всесвітньої конференції по сейсмостійкості споруд.



Викладачі кафедри 70-х років.

У першому ряду зліва направо: Яковлев П.І., Морозов Д.К., Шихієв Ф.М., Геращенко З.А., Засіменко О.О.; в другому ряду: Рудой Л.Н., Тюрін О.П., Ковтун В.В., Миронов, Варгин М.М.



З 1977 по 2000 роки кафедрою завідував доктор технічних наук, професор П.І. Яковлев - великий фахівець в області взаємодії гідротехнічних споруд з ґрунтом.

Все своє трудове життя Петро Іванович присвятив будівництву, підготовці інженерних кадрів і науки. Після закінчення в 1951 р. гідротехнічного факультету Одеського інституту інженерів морського флоту він протягом шести років працював на будівництві, де пройшов шлях від інженера до директора підприємства, порту, що будувався.

Подальша діяльність Петра Івановича пов'язана з Одеським національним морським університетом, де більше 45 років він пропрацював асистентом, доцентом, професором, деканом, а з 1977 по 2000 р.р. завідувачем кафедри «Морські та річкові порти, водні шляхи та їх технічна експлуатація».

Основними напрямками наукової діяльності П.І. Яковлева є бічний тиск ґрунту на споруди, несуча здатність основи, робота морських гідротехнічних споруд. Велику увагу він приділяв експериментальним дослідженням, особливо в складних випадках взаємодії споруд з ґрунтом.

Характерною рисою Петра Івановича є прагнення до інженерних методів розв'язання задач механіки ґрунтів і доведенню цих рішень до практичного використання. Його кандидатська дисертація (1964 р.) присвячена дослідженню способів зменшення тиску ґрунту на підпирні стінки і причальні споруди, а докторська (1981 р.) методам розрахунку гідротехнічних споруд на основі технічної теорії граничного напруженого стану ґрунтового середовища. Результати його досліджень з розрахунку стійкості гідротехнічних споруд та несучої здатності підстав увійшли в БНІП 2.02.0285 «Підстави гідротехнічних споруд».

Він брав участь в роботі міжнародних конгресів з механіки ґрунтів в Токіо, Сан-Франциско, Ріо-де-Жанейро, Делі і багатьох міжнародних конференціях, в працях яких опубліковані його статті.

П.І. Яковлев - автор понад 240 наукових публікацій, в тому числі 20 англійською мовою, 10 винаходів, 12 довідників і брошур, 5 підручників, а також 8 книг, серед яких «Стойкість транспортних гідротехнічних споруд»; «Взаємодія споруд з ґрунтом»; «Днопоглиблювальні, рефулерні і гідромеханізовані роботи»; «Днопоглиблювальні роботи і технічний флот».

Наукові інтереси професора П.І.Яковлева зосереджені на проблемах механіки ґрунтів, взаємодії портових споруд з ґрунтом і гідротехнічного будівництва.

Ім'ям професора П.І. Яковлева названа одна із зірок в сузір'ї Великої Ведмедиці.

На границі двох століть і далі на кафедрі працювали і проводили наукові дослідження к.т.н., доц. Варгин М.М., к.т.н., доц. Тюрін О.П., к.т.н., доц. Рудой Л.М., д.т.н., проф. Єгупов К.В., к.т.н., доц. Фортунченко Ю.О. та інші фахівці.

З 2000 року кафедру «Морські та річкові порти, водні шляхи та їх технічна експлуатація» очолює доктор технічних наук, професор Дубровський Михайло Павлович - великий фахівець в області портового гідротехнічного будівництва, механіки ґрунтів, теорії пружності і пластичності. М. П. Дубровський з відзнакою закінчив гідротехнічний факультет Одеського інституту інженерів морського флоту в 1976 році; інженер-гідро-

технік. З 1976 по 1986 р.р. працював в лабораторії дослідження конструкцій портових споруд ЧорноморНДІпроект; брав участь у великомасштабному моделюванні (натурному і лабораторному) причальних і огорожувальних споруд. Працює в Одеському національному морському університеті з 1986 року (асистент, доцент, професор, завідувач кафедри).

Сфера наукових інтересів: морська, берегова і портова гідротехніка; воднотранспортна проблематика; підстави, фундаменти і механіка ґрунтів; чисельне моделювання взаємодії інженерних споруд з ґрунтовым середовищем.

Викладає такі дисципліни, як «Шельфові та позапортові споруди», «Споруди на континентальному шельфі», «Високотехнологічні позаберегові споруди» «Гідротехнічні споруди» та ін.

У 1983 році захистив кандидатську дисертацію по аналізу напружено-деформованого стану портових гідротехнічних споруд та їх основ методом кінцевих елементів. У 1991 р. присвоєно вчене звання доцента. У 1994 році захистив докторську дисертацію в Одеському національному морському університеті, в основі якої розроблений автором новий кінематичний метод дослідження взаємодії підпирних стінок інженерних споруд з ґрунтовым середовищем. У 1997 році присвоєно вчене звання професора. Неодноразово нагороджувався різними грантами зокрема:



Фонд Сороса - основний доповідач на 4-й Канадській конференції по морській геотехніці (Сент-Джонс, 1993); Фонд Сороса - основний доповідач на 13-й Європейській конференції з механіки ґрунтів і геотехніки (Копенгаген, 1995); Премія-грант Університету Західної Австралії (Перт, 1996); Європейський дослідницький грант (Дослідницький центр Генрі Тюдора, Люксембург, 1999).

Читав лекції і проводив семінари в Китаї (Пекін, Шанхай, 1995); Данії (Університет Лінгбі, 1995); Польщі (Гданський технічний університет, 1996. - 2001); Австралії (Сіднейський університет, Кертінський технологічний університет, Університет Західної Австралії, 1996), Іспанії (Інститут прикладної гідромеханіки, 1998), учасник великих національних і між-

народних воднотранспортних проектів.

Є членом Асоціації Євроберг - Україна, Українського національного товариства з механіки ґрунтів і геотехніки, Академіком Транспортної академії України та Академії будівництва України.

Опублікував більше 300 наукових і методичних робіт, в тому числі 9 книг і монографій, є автором понад 50 патентів в сфері морської гідротехніки і геотехніки.

За останні 20 років кафедра істотно розвинула міжнародні зв'язки та контакти за основними напрямками своєї діяльності і отримала заслужене визнання світової наукової громадськості. Відображення цього стали, зокрема, включення до складу зовнішніх експертів Європейської Комісії з транспортної інфраструктури (програма Горизонт - 2020) проф. Дубровського М.П., а також його обрання до Ради Директорів International Press-In Association (Японія).

Науковий авторитет кафедри підтримують такі відомі вчені, як д.т.н., проф. Рогачко С.І. і д.т.н., проф. Пойзнер М.Б. (керівник філії кафедри в інституті ЧорноморНДІпроект).

Перспективними науковими дослідженнями в сфері гідротехнічного будівництва, механіки ґрунтів та взаємодії споруд з ґрунтовым середовищем на кафедрі в даний час займаються к.т.н., доц. Бугаєва С.В., к.т.н., доц. Хонелія Н.Н., к.т.н. Слободяник Г.В.

Кафедра «Морські та річкові порти, водні шляхи та їх технічна експлуатація» ОНМУ ефективно реалізує накопичений за минулі 100 років науковий потенціал і з оптимізмом вступає у друге століття своєї роботи.



ЄСПЛ ЯК МЕХАНІЗМ ЗАХИСТУ ОСНОВОПОЛОЖНИХ ПРАВ ЛЮДИНИ



Після Другої світової війни необхідність захисту основоположних прав людини перестала носити суто внутрішньодержавний характер, а набула міжнародного значення. В результаті чого в 1950 році у Римі була прийнята Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод (надалі — Конвенція).

Конвенція та протоколи до неї проголошують основоположні права та свободи людини, охоплюють найважливіші сторони життя особи. Основні з них — це право людини на життя, свободу, особисту недоторканність, вільне пересування, свободу думки, совісті, релігії, виявлення поглядів, мирних зборів й асоціацій, право на створення сім'ї, повагу до особистого і сімейного життя, право на справедливий судовий розгляд, мирне володіння майном, заборона дискримінації, катувань, рабства та примусової праці, неприпустимість покарання без закону.

Держави, які ратифікували Конвенцію, взяли на себе зобов'язання гарантувати кожному, хто перебуває під їхньою юрисдикцією, дотримання вищезазначених прав і свобод. А для забезпечення дотримання державами своїх зобов'язань у 1959 році був створений Європейський суд з прав людини (надалі — Суд).

Суд розташований у Страсбурзі (Франція), функціонує на постійній основі. Його принциповою відмінністю від інших міжнародних судових інституцій є те, що він розглядає скарги безпосередньо від фізичних осіб, які вважають себе постраждалими від порушення їх прав, проголошених Конвенцією, з боку держави, яка її ратифікувала.

Рішення Європейського суду є обов'язковими для держав-учасниць Конвенції. Виконання таких судових рішень передбачає, що держава виплачує компенсацію заявнику, який виграв суд, і вживає заходів для уникнення подібних порушень у майбутньому.

За всю історію існування Суду більша кількість порушень Конвенції (близько 40 % всіх рішень) стосуються порушення статті 6, а саме — права на справедливий розгляд справи упродовж розумного строку незалежним і безстороннім судом. Інше найбільш поширене порушення Конвенції — порушення статті 5, право на свободу та особисту недоторканність. У більш ніж 15 % розглянутих справ Суд визнав порушення статей 2 та 3 Конвенції — порушення права на життя та заборону катування і нелюдського поводження.

Україна ратифікувала Конвенцію у 1997 році, що дає можливість усім особам, які перебувають під її юрисдикцією, звертатися безпосередньо до Європейського суду з прав людини щодо захисту своїх прав.

Право на звернення до Суду проголошено й Основоположним законом України. Так, відповідно до положень статті 55 Конституції України, кожен має право після використання всіх національних засобів юридичного захисту звертатися за захистом своїх прав і свобод до відповідних міжнародних судових установ чи до відповідних органів міжнародних організацій, членом або учасником яких є Україна.

Варто звернути увагу, що Суд може брати до розгляду справу лише після того, як було вичерпано всі національні засоби юридичного захисту (в протилежному випадку Ви маєте довести, що такі засоби захисту є неефективними), і впродовж шести місяців від дати постановлення остаточного рішення на національному рівні.

Характерним являється те, що положення Конвенції, а також практика Суду підлягають застосуванню як джерела права. Тобто, при зверненні до судових органів в Україні при обґрунтуванні позиції по справі можна посилається безпосередньо на норми Конвенції, а також на тексти рішень Європейського суду з прав людини з аналогічних питань.

Офіційними мовами Суду є англійська та французька.

Звернутися до Суду можна або звичайним листом, в якому необхідно чітко викласти Ваші скарги (в такому разі Вам буде надіслано формуляр заяви, який потрібно заповнити), або одразу надіслати заповнений формуляр заяви (формуляр заяви розміщено на Інтернет-сайті Суду). Заповнений формуляр заяви повинен містити: коротке викладен-

ня фактичних обставин та скарг; зазначення прав, викладених у Конвенції, котрі було порушено; відомості про використані засоби захисту; копії всіх рішень, прийнятих у справі всіма відповідними державними органами (ці документи не буде повернено, тому надсилаються виключно копії); підпис заявника або його представника.

На початковій стадії подання заяви Ви не зобов'язані мати представника, а якщо Ви його маєте, він не обов'язково повинен бути адвокатом. Однак в подальшому Вам знадобиться представник (крім особливих випадків), який є практикуючим юристом в одній із держав, що ратифікували Конвенцію. Представник повинен володіти однією з офіційних мов Суду.

Процедура розгляду справи безкоштовна та письмова, що не потребує Вашої особистої присутності у Суді. Вас обов'язково буде поінформовано про будь-яке рішення, винесене Судом у Вашій справі.

У зв'язку з великим навантаженням, іноді розгляд заяви може початися лише через рік після її надходження. Окремі заяви Суд може визнати терміновими і розглянути їх в пріоритетному порядку, зокрема у випадку, якщо життя чи здоров'я заявника знаходиться під загрозою.

За статистикою Суду Україна входить в п'ятірку країн за кількістю винесених проти неї рішень (після Турції, Італії, Російської Федерації та Румунії).

Після ратифікації Україною Конвенції (з 1997 року) Суд виніс проти неї більше 1200 рішень. В майже половині з них було встановлено факт порушення Україною права на справедливий суд. Також "лідуючі місця" по кількості займають рішення щодо порушення Україною розумних строків провадження, права власності, а також прав на свободу та особисту недоторканність.

У 2017 році проти України Суд виніс 87 рішень. В 40 з них Суд визнав порушення Україною права на ефективний засіб юридичного захисту, в 37 — строків провадження, в 20 — права на справедливий суд, а в 18 — права на свободу та особисту недоторканність.

Важливим та доленосним для українських працівників транспорту є рішення у справі "Веніамін Тимошенко та інші проти України", яка стосувалася визнання незаконним страйку працівників ЗАТ "Авіакомпанія "АероСвіт". Варто звернути увагу, що положеннями Закону України "Про транспорт" дійсно обмежено право на проведення страйку на підприємствах транспорту. Втім, Суд встановив, що у даному випадку було порушено статтю 11 Конвенції, а саме — право на свободу мирних зібрань і свободу об'єднання, зобов'язав Україну виплатити заявникам компенсацію та рекомендував внести відповідні зміни до Закону України "Про транспорт". Наразі, в Верховній Раді України зареєстровано декілька законопроектів, якими передбачається внесення змін в нормативне регулювання права на страйк на підприємствах транспорту — з метою недопущення необґрунтованого обмеження конституційного права на страйк працівників транспорту в майбутньому.

Відносини, що виникають у зв'язку з обов'язками України щодо виконання рішень Суду у справах проти України, регулюються Законом України "Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини". Як вже було наголошено, основною метою виконання рішень Суду є усунення причин порушення Україною Конвенції і протоколів до неї, впровадження в українське судочинство та адміністративну практику європейських стандартів прав людини та створення передумов для зменшення числа заяв до Суду проти України.

Таким чином, звернувшись до Суду, Ви не тільки можете поновити свої порушені права, а й вплинути на рівень дотримання та законодавче урегулювання прав людини взагалі.

ЕСТАФЕТА МОЛОДИХ ПОКОЛІНЬ



«Вихованці вашого ВНЗ є надійним фундаментом майбутнього вітчизняного флоту і продовжать славні традиції великої морської держави Україна», - зазначив Петро Порошенко.

Він наголосив на важливості того, що серед курсантів академії навчаються 108 курсантів з Криму: «Це стало можливим завдяки тому, що Верховна Рада прийняла мої пропозиції і підписала закон, який дозволяє за спрощеною процедурою кримчанам демонструвати, що вони - це Україна».

Президент також відзначив, що в академії навчаються і іноземні студенти з різних країн світу. «Це свідчить про їх довіру до колективу навчального закладу та про високий авторитет вищого навчального закладу в світі», - сказав Президент.



Щорічна урочиста церемонія прийняття присяги курсантами першого курсу Херсонської державної морської академії (ХДМА) відбулася 13 жовтня 2018 року в Херсоні.

Більше 2000 курсантів взяли участь у святковій ході центральними вулицями міста. Посвячення традиційно відбувалося на набережній ім. А. Федорова.

Привітати вихованців найстарішого морського навчального закладу країни прийшли: голова Херсонської обласної державної адміністрації Андрій Гордєєв, голова Херсонської обласної ради Владислав Мангер, Херсонський міський голова Володимир Миколаєнко, президент компанії «Marlow Navigation» Герман Іден, підприємці, громадські діячі, представники ЗМІ, пересічні херсонці.



Президенту України пам'ятний адрес про участь в посвяченні і пам'ятний подарунок - штурвал, який здавна є символом морських держав і атрибутом управління судном.

Благословили моряків архієпископ Сімферопольський і Кримський, керуючий Херсонською єпархією УПЦ КП Климент із капеланами та настоятелями храмів УПЦ КП Херсона.

По завершенню урочистого посвячення відбулася церемонія вшанування героїв, які загинули за незалежність України. Вінки на води Дніпра та на Алею Героїв незалежної України від Голови держави та від колективу академії поклала група курсантів ХДМА на чолі з учасником бойових дій за Савур-Могили, курсантом 221



Голова держави додав, що свого часу також мріяв про морську справу, а тепер пишається найстарішим в Україні морським навчальним закладом.

Петро Порошенко також зазначив, що морська академія в Херсоні тісно працює з міжнародними інвесторами, що дозволило вивести рівень тренажерної бази на світовий рівень.

Курсантам морської академії Голова держави побажав «належним чином вчитися і опановувати професію, які так необхідні для мирного розвитку України».

Після оголошення випускниками академії тексту наказу молодому поповненню курсанти нового набору урочисто зобов'язалися стати курсантами Херсонської державної морської академії. А пре-



В цьому році посвячення курсантів відвідав Президент України Петро Порошенко в рамках свого робочого візиту до Херсонської області.

«Херсонська державна морська академія - один з провідних центрів морської освіти з дуже потужною навчально-тренажерною базою. Це зразок збереження і примноження національних традицій в навчанні і вихованні. Саме в Херсоні 200 років тому почалася підготовка морських фахівців у першому в Україні морському навчальному закладі. Морська академія в Херсоні тісно співпрацює з міжнародними інвесторами. Це дозволило вивести рівень підготовчої бази академії на світовий рівень», - зазначив у вітальній промові Голова держави.

«Сьогодні кращі сини і дочки України - серед курсантів», - сказав він, додавши, що «той факт, що велика кількість хлопців хочуть стати курсантами, означає, що є тверда віра в фантастичне майбутнє нашої країни».



зидент надів на першокурсників ХДМА формені комірці - гюйси.

У свою чергу, курсанти старших курсів вручили

групи В'ячеславом Бригадіром, нагородженим медалями «Військова розвідка. За вільну Україну», «Учасник АТО» і нагрудним знаком «Обов'язок виконано з честю».

Наприкінці свята курсанти старших курсів продемонстрували навички боротьби за виживання на морі в екстремальних умовах.

Президент також звернувся до ректора Херсонської державної морської академії Василя Чернявського і запропонував надати курсантам відпустку за хорошу підготовку і проведення церемонії посвячення. Очільник академії підтримав пропозицію Петра Порошенка і оголосив про чотириденну відпустку для курсантів.

Після урочистого посвячення в курсанти нового поповнення ХДМА у Малій залі Херсонської обласної державної адміністрації відбулося Підписання доповнення до договору «Про співпрацю в підготовці та працевлаштуванні морських офіцерів» між компанією «Марлоу Навігейшн» та Херсонською державною морською академією.



НА ДУНАЇ ПІДНІМАЮТЬ ВІТРИЛА



Цінний практичний досвід отримали в жовтні першокурсники Ізмайльського вищого професійного училища («Дев'ятки»), які навчаються за професією матрос-моторист.

Вранці 10 жовтня, в районі міського пляжу, почалися дводенні практичні заняття (змагання) з веслування, присвячені Дню українського козацтва. На воді Дунаю були спущені дві рятувальні шлюпки - чотирьох- і шестивесельний яли.

Учні груп ММ-181 і ММ-182, розділившись на команди, відпрацьовували навички веслування на певній дистанції, відхід-підхід до берега, кидали

якір, піднімали вітрильне оснащення. Легкий вітерець дозволив навіть пройти під вітрилом. Відразу обмовимося, що всі дії проходили з чітким дотриманням правил безпеки - при наявності рятувальних жилетів у кожного члена команди, рятувального кола на шлюпці і під контролем прикордонників. Керували діями хлопців майстри виробничого навчання Михайло Григорович Малиновський і Анатолій Юхимович Дунаєнко.

Ці змагання проходили в рамках проекту «Організація навчально-тренувальних занять з управлін-

ня ветрилно-гребними шлюпками». Керівник проекту - не байдужа до спорту і проблем молоді людина - Олег Абрамченко. Саме завдяки ініціативі та допомозі Олега В'ячеславовича плавзасоби, що знаходяться на балансі Ізмайльського вищого професійного училища, були приведені в належний порядок (здійснений ремонт корпусу ялів, весел, вітрильного оснащення). І тепер практичні заняття, які є в навчальних планах майбутніх матросів і мотористів, можна проводити не в районі Репід, як це було раніше, а й на Дунаї.

Другий день практичних занять з веслування на ялах, в яких взяли участь майбутні матроси-мотористи, почався з урочистого шиккування.

Гостями заходу стали курсанти-першокурсники Дунайського інституту НУ «ОМА» і Дунайського факультету ГУІТ, а також учні ІВПУ.

Команди-учасниці попереднього дня змагань з веслування на рятувальних шлюпках були відзначені в номінаціях: «Найбільш швидкохідний екіпаж», «Краща техніка веслування», «Відхід-підхід», «Злагоджена команда». Грамоту отримав кожен учень, а також майстри - керівники команд. Директор училища Наталя



Петрівна Костусева висловила подяку Олегу В'ячеславовичу Абрамченко за суттєву допомогу у справі відродження малої флотилії ІВПУ.

Ну а далі пішли «показові виступи», - майбутні моряки продемонстрували те, чому навчилися напередодні: пройшли на веслах, кинули якорі, підняли вітрила, пройшлися під ними і з успіхом пристали до берега, заслуживши схвальні вигуки і оплески численних глядачів.

Так, не кожен день по Дунаю ходять вітрильники!

Тамара Бобровська

В ОДЕСІ ПРОЙШОВ ТУРНІР З КОНТАКТНОГО КАРАТЕ



7 жовтня в Одесі в спортивному комплексі «Університет» Міжнародного гуманітарного університету пройшов черговий турнір з контактного карате, який організувала Громадська організація «ООКАМІ-КАН ДОДЖО».

Участь в ньому взяли близько 400 спортсменів різних вагових і вікових категорій майже з усіх областей України, збірна команда «ООКАМІ-КАН». Серед спортсменів - діти моряків - членів Профспілки робітників морського транспорту України. Щоб провести захід на гідному рівні,

громадська організація звернулася за допомогою до Профспілки робітників морського транспорту України та Благотворителів фонду морського транспорту «МОРТРАНС».

ПРМТУ і БФ «МОРТРАНС» відгукнулися на прохання спортсменів і підтримали таку значущу для розвитку молоді та спорту подію.

За рішенням правління БФ «МОРТРАНС», для учасників турніру були придбані та передані паперові вимпели, грамоти та почесні дипломи.

СВІТ ЦІКАВОЇ НАУКИ



Профспілка робітників морського транспорту України запросила дітей моряків-членів ПРМТУ зануритися в світ науки і відвідати «Музей цікавої науки», де зібрано понад 130 інтерактивних експонатів зі світу науки, які можна перевірити, дослідити, і самим стати творцями дива.

Експозиція Музею представлена експонатами, що демонструють різні розділи фізики, біології, астрономії, математики. Діти змогли по-новому поглянути на те, що раніше здавалося нудним або складним у вивченні.

Маленькі гості відвідали чарівну кімнату, здатну змінювати розмір предметів, побували в акустичній кімнаті і самі пограли на

різних музичних інструментах. У доступній для дітей формі, їх познайомили з фізичними основами деяких явищ з повсякденного життя. Чарівною пригодою стало відвідування дзеркального лабіриту.

Завдяки Профспілці робітників морського транспорту України діти моряків стали також і учасниками пізнавально-розважального наукового шоу, де спробували на смак сухий лід, побачили вогняний торнадо, дізналися про властивості рідкого азоту, відкрили для себе чаруючий світ чудес і науки.

На згадку про цю чудову пригоду всі діти моряків-членів ПРМТУ отримали подарунки.

МОРЕЯКЪ
УКРАЇНСКА
ПРОФСПІЛКОВА
ТРАНСПОРТНА
ГАЗЕТА

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

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

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

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

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