

М the SEAFARER 1912-2018 МОРЯКЪ



УКРАЇНСЬКА ПРОФСПІЛКОВА ТРАНСПОРТНА ГАЗЕТА
ЛЮТИЙ №61

НТС-2030 ТА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ. КОМЕНТАРІ ПРОФСПІЛКИ



Проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, законодавство з охорони праці та інші важливі питання обговорювались на засіданні Президії Центральної Ради Профспілки робітників морського транспорту України 24 січня 2018 року в Одесі.

стор.2-3



РАЙВИС ВЕЦКАГАНС: «Я, КАК И КАЖДЫЙ ЧЕЛОВЕК, – РЕЗУЛЬТАТ ТЫСЯЧ РЕШЕНИЙ»

О том, что удалось и не удалось сделать за первый год работы, когда будет конкурс на аренду имущества в порту Черноморск, что делает Райвиса счастливым и с чем он завязал после триатлона, читайте в авторской рубрике ЦТС «Люди дела».

стор. 4-5



ЯК ЗМІНЯТЬСЯ СОЦІАЛЬНІ ВИПЛАТИ У 2018 РОЦІ

02 січня оприлюднено Закон України «Про Державний бюджет України на 2018 рік», в якому передбачені розміри прожиткового мінімуму для різних демографічних груп населення. А оскільки прожитковий мінімум є базовим державним соціальним стандартом, на основі якого визначаються розміри основних державних соціальних гарантій, у 2018 році підвищуватимуться також розміри державної допомоги.

стор. 6-7

ЛЮДИНА – ГОЛОВНА ЦІННІСТЬ БУДЬ-ЯКИХ ІННОВАЦІЙ!

НТС-2030. КОМЕНТАРІ ПРОФСПІЛКИ



Міністерство інфраструктури України у 2017 році оприлюднило для проведення громадського обговорення проект Національної транспортної стратегії (НТС) на період до 2030 року (далі – проект Стратегії).

Це один з найважливіших документів транспортної галузі, який з нетерпінням очікують не лише галузеві експерти, а й всі суб'єкти ринків, прямо або опосередковано пов'язаних із транспортом і транспортною інфраструктурою.

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

У той же час, ПРМТУ звертає увагу на наступне. На жаль, проведений аналіз проекту Стратегії засвідчив, що цілі і пріоритети розвитку морського транспорту сформульовані дуже загально.

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

Проект Стратегії також не вирішує питання фінансового забезпечення її реалізації.

Недостатнім є зв'язок між Національною транспортною стратегією та галузевими стратегіями, у тому числі Стратегією розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р.

Одним із завдань в рамках досягнення Пріоритетного напрямку «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система» є поступова оптимізація та приватизація державних стивідорних компаній. Разом із тим, до завдань цього ж пріоритетного напрямку належить впровадження належних наглядових рад підприємств державного сектору економіки.

Таким чином, залишається відкритим питання щодо того, чи передбачає проект Стратегії повну приватизацію державних стивідорних компаній, або приватизацію окремих державних стивідорних компаній, або їх концесію чи утворення наглядових рад державних стивідорних компаній.

Крім того, проект Стратегії відповідно не регулює питання захисту трудових та соціальних прав робітників державних стивідорних компаній після їх приватизації,

ролі та участі профспілок у ході такої приватизації.

Проект Стратегії не містить оцінки ступеня впливу сучасних технологій обробки вантажів, у тому числі питання широкого впровадження засобів автоматизації, на рівень зайнятості портовиків, вимоги до їх кваліфікації, підготовки та перепідготовки.

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

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

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

НА ПОРЯДКУ ДЕННОМУ – ПРОЕКТ ОНОВЛЕНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ



Проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, законодавство з охорони праці та інші питання обговорювалися на засіданні Президії Центральної Ради Профспілки робітників морського транспорту України 24 січня 2018 року в Одесі.

Окрім членів Президії, у роботі взяли участь виконуючий обов'язки Голови ДП «Адміністрація морських портів України» Райвіс Вецкаганс, голови первинних профспілкових організацій морських торговельних портів України, філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» та інші. Головував на засіданні Президії ЦР ПРМТУ лідер Профспілки Михайло Кіреєв.

У своєму виступі Райвіс Вецкаганс представив учасникам засідання доповідь про підсумки роботи АМПУ за

2017 рік. Окремо прокоментував деякі моменти Стратегії та акцентував увагу на тому, що для її остаточного прийняття дуже важлива думка профспілкової сторони в питаннях соціального захисту членів трудових колективів підприємств морського транспорту.

Керівник Адміністрації морських портів України також розповів про плани підприємства на 2018 рік. Серед ТОП-10 завдань АМПУ на 2018 рік:

- затвердження меж територій та акваторій портів;
- створення двох філій – служби капітанів портів та днопоглиблювальної служби АМПУ;
- завершення аудиту KPMG відповідно до міжнарод-

них фінансових стандартів;

- залучення кредитів міжнародних банків (ЕБРР, Європейський інвестиційний банк, KfW);
- впровадження системи «Єдине морське вікно»;
- проходження обов'язкового аудиту Міжнародної морської організації (ІМО);
- поліпшення умов плавання і лоцманського проведення суден у Чорному морі, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морських каналах;
- передача об'єктів соціальної інфраструктури у комунальну власність або їх приватизація;
- приватизація малих та середніх державних стивідорних компаній.



Голова ПРМТУ М.Кіреєв

Райвіс Вецаганс також відповів на запитання учасників засідання.

Обговорення проекту Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року викликало жваву дискусію серед учасників засідання. Було висловлено багато конструктивних пропозицій і зауважень.

Так, були озвучені питання голів первинних профорганізацій при оцінці плану розвитку морського порту, які розробила Міжнародна федерація транспортників (ITF). Саме на них рекомендується відповісти профспілковим організаціям при проведенні реформування портової галузі:

1. Яка форма державно-приватного партнерства є оптимальною?
2. Які прогнозовані параметри трудових відносин закладені в план розвитку порту?
3. Роль профспілки в системі контролю за ефективністю управління портовими активами.
4. Як змінитися сторона, з якою профспілкова сторона буде вести соціальний діалог?
5. Які інвестиції в підготовку / перепідготовку персоналу передбачені?

6. Які проекти будуть реалізовані в морських портах для забезпечення захисту прав звільнених співробітників?

7. Які заходи з охорони праці та підвищення рівня техніки безпеки планується реалізувати?

В процесі обговорювання члени Президії дійшли висновку, що розробленню проекту оновленої Стратегії **має передувати проведення моніторингу та оцінка стану виконання вже діючої Стратегії** розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р (далі — Стратегія), а також планів розвитку морських портів на короткострокову перспективу (за 2013-2018 роки). Результати виконання діючої Стратегії мають бути враховані та відображені в проекті оновленої Стратегії.

Поза увагою авторів проекту Стратегії залишилися **питання захисту трудових прав працівників портів**. Діюча на цей час Стратегія передбачає: створення додатково 15 тисяч робочих місць; підвищення рівня заробітної плати спеціалістів портової галузі; забезпечення безперервного процесу професійного навчання спеціалістів портової галузі. Тому вбачається за необхідне внести відповідні положення щодо захисту прав працівників портової галузі і до проекту оновленої Стратегії.

Учасниками засідання було вирішено запропонувати розробникам Стратегії визначити окремо для кожного порту, з врахуванням планів реформування державних стивідорних компаній (беручи до уваги запланований вихід держави із сегменту стивідорної діяльності), планів розвитку морських портів України:

- кількість робочих місць, які будуть створені в процесі реалізації оновленої Стратегії;
- кількість працівників, які можуть бути вивільнені в результаті приватизації, концесії, реорганізації державних стивідорних компаній;
- можливості для перепідготовки працівників державних стивідорних компаній, розмір та джерела фінансування такої перепідготовки;
- напрями, за якими необхідно здійснювати підготовку (перепідготовку) працівників стивідорних компаній;
- вплив запровадження сучасних технологій обробки

вантажів на рівень зайнятості портовиків та на кількість робочих місць.

Проектом Стратегії передбачається поступовий **вихід держави із сегменту стивідорної діяльності**. В той же час, залишилися неврегульованим питання щодо ролі та участі профспілок у процесі реформування державних стивідорних компаній.

Також було зазначено, що на відміну від діючої Стратегії, **мета** проекту Стратегії не відображає таких напрямів планування розвитку портової галузі, як забезпечення безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що провадиться в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури, забезпечення підготовки кадрів тощо.

Проект оновленої Стратегії також не містить таких важливих **завдань**, які мають бути виконані для її реалізації, як: підвищення рівня кадрового потенціалу, забезпечення підготовки (перепідготовки) працівників портової галузі; оновлення та удосконалення навчально-методичної та програмно-технічної бази, підтримка навчальних закладів з підготовки (перепідготовки) працівників портової галузі; розроблення програм підвищення кваліфікації працівників морських портів для обслуговування нових технологічних комплексів; підвищення рівня охорони праці; забезпечення належних санітарно-побутових умов праці в морських портах.

Поза змістом проекту Стратегії залишилось також і питання необхідності приведення законодавства України у відповідність до вимог норм міжнародного права, в тому числі шляхом **ратифікації конвенцій** з питань портової діяльності: Конвенції Міжнародної організації праці про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах № 152, Конвенції Міжнародної організації праці № 137 про соціальні наслідки нових методів обробки вантажів в портах та ін.

За підсумками обговорення, членами розширеного засідання Президії Центральної Ради ПРМТУ було прийнято рішення як можна швидше обговорити проект оновленої Стратегії, враховуючи вищевикладені зауваження, на засіданнях профспілкових комітетів та з керівництвом підприємств. Необхідно виробити блок питань, які плануються до обговорення на зустрічі з керівником АМПУ Райвісом Вецагансом в лютому цього року. А також обговорили необхідність звернення до Міністерства інфраструктури України з пропозицією доопрацювати проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року з метою чіткого формулювання і конкретизації пріоритетних завдань, які необхідно виконати для реалізації, зокрема - в сфері забезпечення прав і соціальних гарантій портових працівників.

Продовжило роботу засідання Президії Центральної ради ПРМТУ обговорення стану законодавства з охорони праці. Присутні були ознайомлені з інформацією Федерації профспілок України щодо проекту Розпорядження Кабінету Міністрів України, підготовленого Міністерством, «Про скасування деяких наказів міністерств та інших органів виконавчої влади», яким мають бути скасовані більше 300 нормативно-правових актів з охорони праці, пожежної безпеки, санітарно-гігієнічних правил та норм, без дотримання норм законодавства, Генеральної угоди на 2026-2027 роки, експертних висновків та обґрунтувань за кожним актом.

Відповідно до законодавства України про охорону праці ні Мінекономрозвитку, ні Мініст, ні будь-який інший центральний орган виконавчої влади, а тим більше не урядова організація (БРДО), крім центральних органів виконавчої влади, що формують державну політику у відповідних сферах: Мінсоцполітики, пожежної і техногенної безпеки (МБС), у сфері охорони здоров'я (МОЗ) **з обов'язковою участі профспілок, не має права на опрацювання, перегляд і скасування чинних нормативно-правових актів з охорони праці**, пожежної і техногенної безпеки та охорони здоров'я, або в інший спосіб розробляти та подавати на затвердження відповідні проекти актів.

Так, проектом розпорядження пропонується скасувати такі важливі для підприємств морського транспорту нормативно-правові акти, як: «Правила техніки безпеки на



В.о.Голови ДП «АМПУ» Р.Вецаганс

суднах морського флоту», «Правила техніки безпеки при виконанні робіт на суднах портового і службово-допоміжного флоту», «Правила техніки безпеки при виконанні морських днопоглиблювальних робіт і експлуатації засобів навігаційного обладнання морських шляхів» та інші.

Наслідком скасування цих актів може бути значне зростання аварійності та тяжкості травматизму на виробництві, у тому числі зі смертельними наслідками, що створює умови для суспільної напруги. Такі несправедливі дії повинні тягнути за собою адміністративну та кримінальну відповідальність, оскільки вони знижують рівень безпеки на робочих місцях, створюють ризики для життя та здоров'я працюючих.

Проектом розпорядження також пропонується скасувати цілий ряд типових **норм безоплатної видачі працівникам спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту**, в тому числі робітникам і службовцям підприємств морського транспорту. Це є порушення Конституції, законодавства про працю і про охорону праці, а також міжнародних норм, зокрема Конвенції МОП № 155 «Про безпеку і гігієну праці та виробниче середовище», Рамкової директиви ЄС № 89/391/ЄЕС від 12.06.1989 «Про встановлення заходів із заохочення поліпшення охорони здоров'я та безпеки праці працівників», Директиви Ради ЄС 89/654/ЄЕС від 30.11.1989 «Про мінімальні вимоги стосовно безпеки і охорони здоров'я на робочому місці», Директиви Ради ЄС 2009/104/ЄС «Стосовно мінімальних вимог щодо безпеки та здоров'я при використанні робочого обладнання робітниками при здійсненні професійної діяльності» від 16 вересня 2006 року, Директиви Ради ЄС № 89/656/ЄЕС від 30.11.1989 «Про мінімальні вимоги безпеки і охорони здоров'я при використанні працівниками засобів індивідуального захисту на робочому місці» тощо.

Відповідно до статті 8 Закону України «Про охорону праці» на роботах із шкідливими і небезпечними умовами праці, а також на роботах, пов'язаних із забрудненням або несприятливими метеорологічними умовами, працівникам видаються безоплатно **за встановленими нормами спеціальний одяг, спеціальне взуття та інші засоби індивідуального захисту, а також мийні та знешкоджувальні засоби. Роботодавець зобов'язаний забезпечити за свій рахунок придбання, комплектування, видачу та утримання засобів індивідуального захисту відповідно до нормативно-правових актів з охорони праці та колективного договору (понаднормове придбання).**

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

З цього питання ФПУ звернулася до Першого віцепрем'єр-міністра України - міністра економічного розвитку і торгівлі України С.І.Кубіва, Міністра Кабінету Міністрів України О.С.Саєнко, Мінсоцполітики, Державної служби України з питань праці, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства юстиції України та Міжнародних інституцій.

Сподіваємося, що подальші дії Уряду будуть здійснюватися у правовому полі України та відповідно до законодавства ЄС.



РАЙВИС ВЕЦКАГАНС: «Я, КАК И КАЖДЫЙ ЧЕЛОВЕК, – РЕЗУЛЬТАТ ТЫСЯЧ РЕШЕНИЙ»



О НАЛОГАХ И ЗНАКЕ ЗОДИАКА

В ближайшие пять лет нам надо инвестировать до 20 млрд. грн в инфраструктурные объекты.

В 2016 году сумма уплаченных дивидендов и налогов составляла 63% от доходов АМПУ. (Райвис встает из-за стола и подходит к комоду. Открывает несколько папок. Найдя нужную, возвращается и показывает пальцем на цифры, отмеченные розовым маркером. — ЦТС). Такая ситуация при необходимости инвестирования в поддержание глубин, реконструкцию гидротехнических сооружений, не говоря уже о развитии инфраструктуры — нетипична для других портов, в частности, европейских. Мы ведем дискуссию с Мининфраструктуры, правительством о том, что налоги обязательно необходимо снижать. Но поскольку исторически эти отчисления являются важными для формирования госбюджета, снижать их надо постепенно. Мы рады, что первый шаг в этом направлении уже был сделан, и с 1 января объем отчислений в бюджет снижен до 50%. Тем не менее, параллельно мы рассматриваем и другие инструменты в виде привлечения кредитов и грантов для развития инфраструктуры наших портов.

По знаку Зодиака я — Лев, и ориентирован на результат, поскольку именно результат работы делает меня счастливым. Когда его нет — есть внутренняя неудовлетворенность.

О HUTCHISON PORTS И ДВУХ ГОРОДАХ

По нашей информации и встречам с Hutchison Ports, компания подала заявку на аренду территории и имущества, находящихся в тылу причалов 1-6 порта Черноморск. По аренде причалов заявка не подана, и Hutchison Ports сегодня еще рассматривает эту возможность. Они оценивают эффективность и целесообразность аренды причалов. Еще в конце прошлого года комиссия Министерства согласовала заявку Hutchison Ports на аренду территории в порту Черноморск. Прогнозируем, что конкурс на аренду имущества состоится к середине 2018 года. DP World еще изучают возможности для реализации инвестиционных проектов в Украине и, предполагая, конкретизируют свои намерения в начале года. Портовый оператор DP World зашел на украинский рынок посредством дочерней компании P&O Maritime, которая будет оказывать буксирные услуги в порту Южный.

Одесса мне больше нравится. Там уютнее, но в Киеве больше драйва. Работать на два города нелегко, но сегодня мы стараемся сконцентрировать усилия в Киеве.

О БЕТОННОЙ ДОРОГЕ И ТРИАТЛОНЕ

АМПУ работает над обновлением Стратегии развития морских портов до 2038 года. В ней мы делаем акцент на синхронизацию развития портов с развитием ж/д и автодорог. Нам не настолько важно, будет это асфальтная или бетонная дорога. Для этого есть специалисты, которые могут сказать, строительство какой из них более оптимальное в отношении „цена-качество“. Нам важно, чтобы это строительство было скоординировано, и мы могли бы инвесторам объяснить, что при инвестировании в порты вы сможете транспортировать грузы и по ж/д, и по автомобильным подъездным путям в нужном направлении.

Мое утро начинается с пробежки. Я живу недалеко от Министерства. У нас есть своя группа здоровья, мы встречаемся каждое утро в 6:30. Люди тут довольно активно бегают, но конечно, не так, как в Европе. А вот плавание и велосипеды мне не нравятся. В Латвии очень популярны полумарафоны и триатлоны. Я один раз участвовал в триатлоне: 300 м вплавь, 16 км на велосипеде и 4 км бега. Это был единственный раз. На первом этапе было сложно, на втором — два раза останавливался, а вот с бегом — все сложилось. После этого в моей жизни остался только бег. Позже добавился еще большой теннис.

ОБ АГРОСЕКТОРЕ И ГЕОПОЛИТИКЕ

Определенная конкуренция в агросекторе уже сегодня присутствует. По нашим данным, до 2020 года

Утро руководителя АМПУ Райвиса Вецкаганса начинается с пробежки в 6:30 утра. Просыпаться рано — это для него семейное. «Мы вообще утренние. Родители просыпаются в пять утра. Такой у нас биоритм. А еще мы все много работаем», — делится он.

С момента его назначения на должность прошел год, однако, Райвис до сих пор в статусе исполняющего обязанности. Хотя тут проблема, скорее, не в нем — такова тенденция во всей транспортной отрасли. Министр инфраструктуры Владимир Омелян говорит, что это вопрос к Кабмину.

Говоря о результатах работы латвийского топ-менеджера за минувший год, министр отмечает, что они положительные — в два раза увеличен объем капиталовложений, привлечены иностранные компании для проведения дноуглубления, подписан меморандум с ЕБРР на подготовку ТЭО концессионных проектов в порту Херсон и Ольвия. «Но это только начало изменений в отрасли, я ожидаю эффективную работу и далее», — резюмирует он.

За этот год самым успешным и громким проектом Райвиса Вецкаганса стало дноуглубление в порту Южный китайской компанией СНЕС. Линь Тао, глава Представительства СНЕС в Украине, говорит, что с Вецкагансом работать очень легко — он способен найти подход к любому человеку, неважно, украинец он, или иностранец. «Мне кажется, как раз такая дипломатическая составляющая и должна стоять во главе развития портовой инфраструктуры Украины. Как поется в одной старой китайской песне, «большое плавание зависит от кормчего».

О том, что удалось и не удалось сделать за первый год, когда будет конкурс на аренду имущества в порту Черноморск, что делает Райвиса счастливым и с чем он завязал после триатлона, читайте в авторской рубрике ЦТС «Люди дела».

ОБ УСПЕХАХ И ЛАТЫШСКОМ ЯЗЫКЕ

2017 год был насыщен событиями, которые изменили вектор развития портовой отрасли. Мы предложили новый подход к расчету ставок портовых сборов, обеспечили их снижение для бизнеса и параллельно добились уменьшения уровня отчислений доходов АМПУ в бюджет, что дает нам возможность в дальнейшем по-прежнему направлять ресурсы на развитие портов.

В прошлом году АМПУ дала старт крупным инфраструктурным проектам по реконструкции причалов и дноуглублению.

Мы значительно расширили наше международное сотрудничество, заручившись поддержкой таких партнеров как ЕБРР, IFC, Администрация порта

Роттердам, порта Пусан. Да, есть проекты, которые в силу объективных причин нам не удалось успеть осуществить в прошлом году, как, например, дноуглубление в портах Азовского региона, но в конце декабря мы объявили тендер, и эти вопросы будут решены уже в ближайшее время.

Я думаю на латышском языке, и не могу сразу все свои мысли передать в слова. Наверное, писать было бы проще. Еще до приезда я немного занимался с репетитором и спрашивал: как Вы думаете, через какой период времени я начну думать на другом языке? Говорят, есть статистика, от шести месяцев до года. Но, есть люди, к которым это никогда не приходит. Когда я только вступил в должность, я очень надеялся, что для меня это будет более короткий период, чем никогда. Сейчас могу констатировать, что шести месяцев вполне достаточно.

ОБ АМБИЦИОЗНОЙ ЦИФРЕ И ОПТИМИЗМЕ

В финплан на 2017 год было заложено 3,9 млрд. грн. капиталовложений. По состоянию на конец года освоили 1,6 млрд. грн. И это отличный результат, поскольку финплан на 2017 год был утвержден только в июле и реализацию проектов мы начали уже во втором полугодии. Для сравнения, за 2016 год было освоено всего 650 млн. грн.

На 2018 год мы заложили еще более амбициозную сумму — почти 4,3 млрд. грн. В конце декабря Кабинет министров утвердил финплан АМПУ на 2018 год, а значит, у нас будет возможность использовать капиталовложения не с середины года, а уже с первого квартала.

Я оптимист. И круг людей подбираю такой же.

О ПОРТОВЫХ СБОРАХ И ДЕБЮТЕ

В этом году портовые сборы будут снижены во всех портах, кроме Усть-Дунайска, Измаила и Рени. В соответствии с предложением АМПУ, в новой методике предлагается предусмотреть возможность пересмотра портовых сборов раз в пять лет. А так как такая методика вообще внедряется в Украине впервые, в ней также будет предусмотрена возможность первые три года пересматривать ставки портовых сборов ежегодно.

Если говорить о достаточности финансовых ресурсов в связи с тем, что мы снижаем портовые сборы и уровень отчислений в бюджет, то мы в финплане на 2018 год заложили получение кредита в размере более 1,6 млрд. грн. Это является самым правильным инструментом для привлечения капиталовложений в нормальной европейской практике. Раньше в Украине такой инструмент не использовали, так что у нас будет, можно сказать, дебют. Сегодня мы уже работаем с ЕБРР, ЕИБ, KfW и Эксимбанком Китая.

заплановано 38 проектів, 13 з них уже в стадії реалізації. Якщо ці проекти будуть реалізовані, то надлишок потужностей наступитиме вже в найближчому часі. Сьогодні зниження транзитного вантажу компенсується агробізнесом. В найближчі роки тенденція зростання буде зберігатися, але ми повинні моніторити ризики по збільшенню потужностей агросектора, поскільки сьогодні проектів більше, ніж очікується приріст вантажообігу в найближчі роки.

Я вважаю, що при сучасній геополітичній ситуації ми повинні орієнтуватися на експорт і імпорту. Це ті процеси, які більш управляються, ніж транзитний вантаж, який політизований. Відправителі більше орієнтовані на перевалку через свої порти. Ми ж бачимо, що рішення Міністерства про зниження на 50% ставок на перевалку транзитних вантажів мало незначительний ефект. У мене є гіркий досвід транзиту в Латвію, де він з кожним роком знижується. Є, звичайно, географічні напрямки, які ми можемо розвивати, наприклад, Білорусь по нафтопродуктам і контейнерним перевезенням, або привертати вантажі з Китаю по Шовковому шляху. Але знову-таки це політика, гарантії цього вантажопотоку немає.

О ГЛОБАЛЬНЫХ ЦЕЛЯХ И ДНОУГЛУБЛЕНИИ

Глобальні цілі по галузі — удосконалення законодавства про порти (проект закону №7385), оновлення Стратегії-2038 і затвердження її на Кабміні, Методика розрахунку портових зборів і порядок її застосування, які повинні вступити в силу з 2019 року. Крім приватизація малих портів. Цілі в межах основної діяльності АМПУ — це реалізація інфраструктурних проектів, підтримка глибин і ремонт гідротехнічних споруд в портах, затвердження Стратегії розвитку АМПУ і оновлення флоту.

По дноуглублению приоритет номер один в этом году — поддержание паспортных глубин в портах Мариуполя и Бердянска.

Далі — завершення проектів дноуглублення в Южному (MV Cargo і підхідний канал), реалізація дно-

глублення в акваторії і на підхідному каналі в порту Чорноморськ. В цілому, плануємо в 2018 році провести необхідне дноуглублення рівномірно по всіх портах.

Ми намагаємося визначити центри компетенції з точки зору тендерних комітетів. На сьогоднішній день ефективність Южненського філіалу при організації попередніх закупівель доведена — тендери відбулися, економія підтверджена, підрядчики працюють, претензій від учасників і госорганів немає. Тому ми прийняли рішення провести тендер по дноуглубленню в Чорноморському порту на базі Южненського філіалу для гарантованої ефективності, інших причин немає.

ПРО ПЯТЬ ЛЕТ ОТРАСЛИ И ПЯТЕРЫХ ДЕТЕЙ

Який я бачу галузь через п'ять років? З точки зору вантажообігу — ми сдержанно оптимістичні. Все буде залежати від розвитку економіки держави, але чудес чекати не варто.

Мы должны быть нацелены на стабильный прирост, а также на прозрачный процесс привлечения инвестиций через приватизацию или концессию.

По итогам прошлого года вышли на небольшой плюс — порядка 1%, до уровня 133 млн тонн.

Ми бачимося з родиною дві рази в місяць. Поскільки сьогодні дуже великий обсяг роботи, і вільного часу просто немає, я не бачу сенсу перевозити родину в Україну. Більше того, у мене велика родина (Райвіс тягнеться за фотографією в рамку, яка стоїть у нього на робочому столі і з гордістю показує своїх дітей. П'ятерих. Два хлопчиків і три дівчаток. — ЦТ) — це було б проблематично і дорого. Старшому сину — 17 років. Самому молодшому — 3. Всього — п'ятеро дітей, і я щасливий, коли бачу, як вони розвиваються і виростають. Починають задавати такі питання, відповіді на які мені і самому дати важко. Любиме заняття з дітьми? У нас є заміський дім. Ми любимо проводити час на природі.

www.cfts.org.ua

ВОПРОСЫ ПО СУТИ

Почему Вы — это Вы?

Потому что я, как и каждый человек, результат тысяч и тысяч решений — простых и не очень, которые принимал в своей жизни.

Что в этой жизни Вы делаете иначе, чем другие люди?

Много работаю. Вся наша семья много работает — мама, папа, брат. Наверное, какая-то карма в этом есть, и может быть в следующей жизни у меня будет больше времени на отдых.

Что хуже: потерпеть неудачу или так и не попробовать?

Не попробовать.

Если бы Вам разрешили изменить только одну вещь в мире, что бы это было?

Пусть будет мир — это самое главное.

О чем Вы больше беспокоитесь: сделать вещи правильно или сделать правильные вещи?

Когда я был моложе, я старался все делать правильно. Теперь важнее делать правильные вещи.

Способность, которой Вам хотелось бы обладать?

Быть счастливым вне обстоятельств и времени.

К каким порокам Вы чувствуете наибольшее снисхождение?

Поскольку я все оцениваю работой, то для меня в человеке важны знания и квалификация. Ради этого я готов смириться со многими недостатками.

У ХДМА РЕАЛІЗОВАНО ПІЛОТНИЙ ПРОЕКТ ПРМТУ ТА ІТФ З ПРОФІЛАКТИКИ ВІЛ/СНІДУ

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

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

Нагадаємо, що 15 вересня 2017 року в Академію з робочим візитом прибула делегація ПРМТУ та ІТФ. За підсумками зустрічі ректор Академії Володимир Ходаловський підтримав пропозицію про внесення в навчальний план окремого модуля, присвяченого питанням ВІЛ/СНІДу.

Так як подібна ініціатива є абсолютно інноваційною для морської галузі, ПРМТУ звернулася до партнерів з ІЛО і GIZ, які посприяли реалізації проекту в дуже стислі терміни. Так, фахівці Академії пройшли тренінг в рамках спільного проекту ПРМТУ та ІЛО, а міжнародне товариство співробітництва GIZ посприяло підготовці методичних матеріалів для курсу. Тривалість модуля ста-



новить 20 годин на семестр - 6 лекційних годин і 14 годин самостійної роботи, організованої у вигляді тренінгів, виховних годин, симпозіумів, виставок та тижнів профілактики ВІЛ/СНІДу.

«Для нас, як для Профспілки, дуже важливі не тільки умови роботи моряків і гідний рівень оплати праці, а й добробут кожного з членів Профспілки, кожного українського моряка. Ми вважаємо, що прийняття превентивних заходів для підтримки здоров'я молодих моряків є невід'ємною частиною якісної підготовки фахівців.

Херсонська державна морська академія - це єдиний в Україні навчальний заклад, який постійно впроваджує новаторські методики навчання. Саме тому ми прийняли рішення розпочати реалізацію проекту саме з ХДМА», - зазначив Олег Григорюк, Перший заступник Голови ПРМТУ.

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



ЯК ЗМІНЯТЬСЯ СОЦІАЛЬНІ ВИПЛАТИ У 2018 РОЦІ

Другого січня оприлюднено Закон України «Про Державний бюджет України на 2018 рік» від 7 грудня 2017 року №2246-VIII.

Закон враховує:

- пакет законів «під бюджет», прийнятих Парламентом, що містять низку змін до національного законодавства, в т.ч. до Бюджетного та Податкового кодексів України;
- зростання ВВП на 3%, індекс споживчих цін 110,9%, граничний обсяг державного боргу 60 % ВВП, дефіцит держбюджету 2,4% ВВП;
- зростання доходів державного бюджету на 19,0% порівняно з 2017 роком та зростання видатків держбюджету на 17,9%.

БЮДЖЕТ 2017 І 2018: ОСНОВНІ ЦИФРИ

2017	Показники	2018
770 млрд	Доходи	877 млрд +107 млрд (15%)
841 млрд	Видатки	948 млрд +107 млрд (15%)
3-4%	Зростання ВВП (%)	3%
77 млрд грн або 3% ВВП	Граничний дефіцит бюджету	77,9 млрд грн +900 млн
27,2 гривень за 1 долар	Закладний курс гривні	30 гривень за 1 долар +2,8 гривень за долар
3 1 січня 2017 року - 1544 гривні	Прожитковий мінімум	3 1 січня 2018 року - 1700 грн.; +156 грн.
8,1%	Інфляція	7% -1%
3200 гривень	Мінімальна заробітна плата	3723 гривень +523 гривні

Федерація профспілок України здійснювала системні заходи на національному рівні для донесення аргументованої позиції профспілок до влади:

- на робочих нарадах у Мінфіні та Мінсоцполітики,
- шляхом звернень до профільних парламентських комітетів; народних депутатів України – представників ФПУ у Верховній Раді України; Голови підкомітету з питань державного боргу та фінансування державного бюджету Комітету Верховної Ради України з питань бюджету; політичних фракцій та об'єднань фракцій;
- під час зустрічі з Прем'єр-міністром України В.Б. Гройсманом 7 листопада 2017 р. – до голосування проекту бюджету у Верховній Раді України;
- шляхом проведення додаткових консультацій з Мінфіном, Мінсоцполітики та профільними ЦОВВ під головуванням Першого віце-прем'єр-міністра України С.І.Кубіва 30.11.2017 р. – при підготовці законопроекту до другого читання.

Водночас низкою членських організацій ФПУ проведено масові протестні заходи щодо відстоювання принципових пропозицій до головного кошторису держави.

Тож Законом передбачені розміри прожиткового мінімуму для різних демографічних груп населення і розмір мінімальної зарплати. Ці показники впливають на розміри соціальних виплат, мінімальних пенсій, а також податкової соціалки.

ПРОЖИТКОВИЙ МІНІМУМ ТА БАЗОВИЙ ТАРИФНИЙ РОЗРЯД ЄТС

Розмір прожиткового мінімуму для працездатних осіб встановлено з 01.01.2018 року на рівні 1762 грн., що більш ніж вдвічі менше за фактичний його розмір. Відтак, розмір базового тарифного розряду ЄТС з 01.01.2018 складатиме 47% від мінімальної заробітної плати, а при прогнозованому підвищенні її до 4200 грн. – 42%.

Передбачено зростання прожиткового мінімуму для працездатних осіб протягом року – з 01.07.2018 – 1841 грн., а з 01.12.2018 - 1921 грн., однак розмір базового тарифного розряду ЄТС залишатиметься незмінним, що і надалі продовжить практику так званої «зрівнялівки» з оплати праці у бюджетній сфері.

ПРОЖИТКОВИЙ МІНІМУМ У 2018, У ГРН

	3 1 січня	3 1 липня	3 1 грудня
Працездатним	1762	1841	1921
Дітям до 6 років	1492	1559	1626
Дітям 6-18 років	1860	1944	2027
Непрацездатним	1373	1435	1497
Середній показник	1700	1777	1853

МІНІМАЛЬНА ЗАРОБІТНА ПЛАТА

З початку року мінімальну зарплату встановлено у розмірі 3723 грн., що більше на 16,3% у порівнянні з минулим роком, проте на 7,5% менше від фактичного прожиткового мінімуму для працездатних осіб станом на 1 січня 2018 року (4023 грн. – за прогнозом профспілок). Однак це є кроком назад у забезпеченні гарантованого державою мінімального рівня оплати праці, адже на 1 січня 2017 року мінімальна зарплата дорівнювала фактичному прожитковому рівню. Разом з тим, народні депутати і Уряд визнали цю об'єктивну реальність і пунктом 19 Прикінцевих положень Держбюджету-2018 передбачили зобов'язання на основі моніторингу виконання Державного бюджету України за підсумками першого кварталу розглянути питання щодо можливості підвищення розміру мінімальної заробітної плати до 4200 грн. з другого кварталу 2018 року.

МІНІМАЛЬНА ЗАРПЛАТА 2018, У ГРН

	За місяць		За годину
	3723		22,41

СОЦІАЛЬНІ ВИПЛАТИ СІМ'ЯМ З ДІТЬМИ

Допомога у зв'язку з вагітністю та пологами.

Жінкам, які не є найманими працівниками чи підприємцями та сплачують соціальні внески у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності, допомога у зв'язку з вагітністю та пологами призначається в розмірі 25% прожиткового мінімуму для працездатних осіб.

Термін, за який виплачується допомога, становить:

- 126 календарних днів при нормальному перебігу пологів;
- 140 календарних днів - при ускладнених пологах;
- 190 календарних днів - для жінок-чорнобильців.

Таким чином, розмір допомоги по вагітності та пологах у 2018 році:

	3 1 січня	3 1 липня	3 1 грудня
126 днів	1850 грн	1933 грн	2017 грн
140 днів	2050 грн	2148 грн	2915 грн
190 днів	2789 грн	2915 грн	3040 грн

Допомога на дітей, над якими встановлено опіку чи піклування.

Розмір такої допомоги дорівнює двом прожитковим мінімумам на дитину відповідного віку:

	3 1 січня	3 1 липня	3 1 грудня
діти до 6 років	2984 грн	3118 грн	3252 грн
діти від 6 до 18 років	3720 грн	3888 грн	4054 грн

Допомога одиноким матерям.

Виплачується як різниця між 100% прожиткового мінімуму на дитину відповідного віку та середньомісячним сукупним доходом сім'ї в розрахунку на одного члена сім'ї. Максимальний розмір допомоги одиноким матерям в 2018 році:

	3 1 січня	3 1 липня	3 1 грудня
діти до 6 років	1492 грн	1559 грн	1626 грн
діти від 6 до 18 років	1860 грн	1944 грн	2027 грн
діти від 18 до 23 років, які навчаються	1762 грн	1841 грн	1921 грн

Допомога дітям, батьки яких ухиляються від сплати аліментів.

Виплачується в розмірі, що дорівнює різниці між 50% прожиткового мінімуму для дитини відповідного віку та середньомісячним сукупним розміром доходу сім'ї в розрахунку на одного її члена.

Максимальний розмір у 2018 році:

	3 1 січня	3 1 липня	3 1 грудня
діти до 6 років	746 грн	779,5 грн	813 грн
діти від 6 до 18 років	930 грн	972 грн	1013,5 грн

Таким же буде і мінімальний розмір аліментів у твердій грошовій сумі, в разі його стягнення з одного з батьків.

ДОПОМОГА МАЛОЗАБЕЗПЕЧЕНИМ СІМ'ЯМ

Розмір державної соціальної допомоги малозабезпеченим сім'ям дорівнює різниці між рівнем забезпечення прожиткового мінімуму (гарантований мінімум) і середньомісячним сукупним доходом сім'ї.

Відповідно до Закону про Держбюджет на 2018 рік формула розрахунку рівня забезпечення прожиткового мінімуму (гарантований мінімум) для призначення допомоги малозабезпеченим сім'ям залишилася незмінною:

- для працездатних осіб - 21% від прожиткового мінімуму;
- для дітей - 85% від прожиткового мінімуму;
- для осіб, які втратили працездатність, та інвалідів - 100% прожиткового мінімуму.

Таким чином, гарантований мінімум для розрахунку допомоги малозабезпеченим сім'ям складе:

	3 1 січня	3 1 липня	3 1 грудня
для працездатних	370,02 грн	386,4 грн	403,41 грн
для дітей до 6 років	1268,2 грн	1325,15 грн	1382,1 грн
для дітей від 6 до 18 років	1581 грн	1625,4 грн	1722,95 грн
для непрацездатних	1373 грн	1435 грн	1497 грн

Розмір державної соціальної допомоги малозабезпеченим сім'ям в 2018 році не може бути більше 75% рівня забезпечення прожиткового мінімуму для сім'ї.

МІНІМАЛЬНА ПЕНСІЯ

Законом «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» визначено, що мінімальний розмір пенсії за віком, за наявності у чоловіків 35 років, а у жінок 30 років страхового стажу, встановлюється в розмірі прожиткового мінімуму для осіб, які втратили працездатність, визначеного законом. У разі збільшення прожиткового

мінімуму збільшується і розмір мінімальної пенсії за віком з дня, з якого збільшився розмір прожиткового мінімуму.

МІНІМАЛЬНА ПЕНСІЯ 2018		
3 1 січня	3 1 липня	3 1 грудня
2984 грн	3118 грн	3252 грн
3720 грн	3888 грн	4054 грн

Розмір соціальної допомоги тим, хто не має права на пенсію внаслідок відсутності необхідного страхового стажу, також залежить від прожиткового мінімуму для непрацездатних. Він становить:

- особам з інвалідністю I групи, жінкам, яким присвоєно звання «Мати-героїня», на одну дитину померлого годувальника - 100%, на двох дітей - 120%, на трьох і більше дітей - 150%;
- особам з інвалідністю II групи - 80%;
- особам з інвалідністю III групи - 60%;
- священнослужителям, церковнослужителям та особам, які протягом не менше десяти років до введення в дію Закону «Про свободу совісті та релігійні організації» займали виборні або за призначенням посади в релігійних організаціях, офіційно визнаних в Україні та легалізованих відповідно до законодавства України, при наявності архівних документів або свідчень, що підтверджують факт такої роботи, - 50%;
- особам, які досягли 65 років, - 30%.

Таким чином, розмір допомоги тим, хто не має права на пенсію, але досяг 65 років складе:

3 1 січня	3 1 липня	3 1 грудня
411,9 грн	430,5 грн	449,1 грн

ПОДАТКОВА СОЦІАЛЬНА ПІЛЬГА

Податкова соціальна пільга - це сума, на яку зменшується місячний оподатковуваний дохід платника податку, одержаний як заробітна плата у одного роботодавця. Розмір податкової соціальної пільги - 50% прожиткового мінімуму для працездатної особи, встановленого на 1 січня звітного року. Таким чином, з 1 січня податкова соціальна пільга становитиме 881 грн.

Для сімей, де виховується двоє і більше дітей, соціальна податкова пільга становитиме 881 грн. на кожну дитину, а для пільгових категорій (наприклад, одиноких матерів, сімей, де є дитина-інвалід, інвалідів I і II груп і т. д.) - 1321, 50 грн. або навіть 1762 грн. (Учасники бойових дій, в'язні концтаборів і т. д.).

Податкова соціальна пільга застосовується до доходу, нарахованого на користь платника податку протягом звітного податкового місяця як заробітна плата (інші прирівняні до неї відповідно до законодавства виплати, компенсації та винагороди), якщо його розмір не перевищує суми, що дорівнює розміру місячного прожиткового мінімуму, діючого для працездатної особи на 1 січня звітного податкового року, помноженого на 1,4 та округленого до найближчих 10 гривень. З 1 січня дохід, до якого застосовується податкова соціальна пільга становитиме 2470 грн. Для сімей з дітьми цей розмір доходу множить на відповідну кількість дітей. Наприклад, для сім'ї з трьома дітьми, граничний розмір доходу складе: $2470 \times 3 = 7410$ грн.

www.hrliga.com



З 1 СІЧНЯ ЗІ ЗМІНОЮ МІНЗАРПЛАТИ ЗМІНІТЬСЯ І РОЗМІР ФІНАНСОВИХ САНКЦІЙ

Згідно з ухваленим Законом «Про Державний бюджет України на 2018 рік» мінімальна заробітна плата у 2018 році становитиме з 01.01.2018 у місячному розмірі — 3723 грн. та у погодинному розмірі — 22,41 грн.

Трудові відносини роботодавця із працівником розпочинаються із укладання трудового договору, який оформляється наказом чи розпорядженням власника або уповноваженого ним органу,

та повідомлення центрального органу виконавчої влади з питань забезпечення формування та реалізації державної політики з адміністрування єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування про прийняття працівника на роботу.

Повідомлення про прийняття працівника на роботу подається власником підприємства, установи, організації, або уповноваженим ним органом (особою) чи фізичною

особою до територіальних органів Державної фіскальної служби за місцем обліку їх, як платника єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування за формою згідно з додатком, до початку роботи працівника за укладеним трудовим договором одним із таких способів:

- засобами електронного зв'язку з використанням електронного цифрового підпису відповідальних осіб відповідно до вимог законодавства у сфері електронного документообігу та електронного підпису;

• на паперових носіях разом з копією в електронній формі;

- на паперових носіях, якщо трудові договори укладено не більше ніж із п'ятьма особами.

За порушення трудового законодавства юридичні та фізичні особи — підприємці, які використовують найману працю, несуть фінансову відповідальність у таких розмірах:

Підприємству треба приділити дуже велику увагу щодо правильного оформлення наказів про прийняття працівників на роботу, оскільки за можливе визнання недійсного наказу підприємству загрожує штраф у 111 690 грн. Якщо наказ оформлений правильно, але підприємство несвоєчасно повідомило фіскальну службу про прийняття працівника на роботу, то таке порушення коштуватиме підприємству 3723 грн.

Штрафи накладає Управління Держпраці на підставі винесених постанов у ході планової чи позапланової перевірки роботодавця. Виконання цих постанов покладається на Державну виконавчу службу.

Крім того, статтею 41 Кодексу України про адміністративні правопорушення України передбачено адміністративну відповідальність керівника підприємства від 8500 грн. до 17 000 грн. за фактичний допуск працівника без трудового договору.

Отже, фактичний допуск одного працівника до роботи без трудового договору (без наказу) може коштувати 128 690 грн. (111 690 грн. + 17 000 грн.) + виплата такому працівникові заробітної плати у розмірі не нижче середньої заробітної плати за відповідним видом економічної діяльності у регіоні у відповідному періоді.

Ненаправлення повідомлення до фіскальної служби про прийняття працівника на роботу (або несвоєчасне направлення) коштує 3723 грн. фінансового штрафу і до 1700 грн. адміністративного штрафу.

www.hrliga.com



ВИМАГАЙТЕ ВІД РОБОТОДАВЦЯ ВИПЛАТИ ЗАРПЛАТНОГО БОРГУ



Українець має право в будь-який момент зажадати від роботодавця виплату боргу. Таку позицію зайняв Верховний суд, розглядаючи справу № 6-331цс17: людина, якій не виплатили зарплату, може вчинити позов у будь-який момент - без терміну позовної давності. Неважливо, скільки пройшло часу з моменту появи боргу - місяць або п'ять років, суди нижчих інстанцій зобов'язані прийняти позовні заяви і розглядати суперечки. Працівник має право вимагати від підприємства відшкодування йому всієї несплаченої суми (оклад, відпускні та ін.), неустойки та моральної шкоди.

За словами юристів, найчастіше суди стають у трудових спорах на сторону людей.

Підприємству не вигідно затягувати зарплатні суперечки з персоналом. Чим довше воно буде з цим тягнути, тим більше згодом заплатить, оскільки суди зазвичай стають на бік працівників.

З огляду на ситуацію в українській економіці, подібних суперечок стає все більше, але кількість трудових позовів стримується за рахунок прийнятої в нашій країні практики зі сплати зарплат «в конвертах», через «мінімалки» люди нечасто судяться. Найчастіше - по великим «білим» зарплатам.

З чим складніше - це з фактичним виконанням цих рішень. Нерідко підприємства просто закривають, і працівникам залишається чекати проведення процедури банкрутства.

У той же час - судовий позов не єдина можливість домогтися від підприємства виплати зарплат. Не менш дієвий спосіб - скарга до Державної служби України з питань праці. Кажуть, що найчастіше її навіть не потрібно подавати: досить лише пригрозити керівництву відповідною клязую, і воно тут же розрахується. Держпраці з цього року істотно розширили повноваження. До того ж, Служба весь минулий рік дуже активно перевіряла бізнес, реагуючи на сигнали українських трудівників.

У ХЕРСОНСЬКІЙ ДЕРЖАВНІЙ МОРСЬКІЙ АКАДЕМІЇ ПРОВЕДЕНО ПОЗАЧЕРГОВУ РОЗШИРЕНУ КОНФЕРЕНЦІЮ ТРУДОВОГО КОЛЕКТИВУ



Трудовий колектив Херсонської державної морської академії, обурений відмовою експертної кадрової комісії МОН України в участі у чергових виборах ректора ХДМА діючому очільнику академії Ходаковському Володимир Федоровичу, 12 січня 2018 року зібрався на позачергову розширену конференцію.

Формальною причиною відмови стала короткотривала робота Ходаковського В.Ф. на посаді секретаря Херсонського обкому КПРС, яка дала привід деяким можновладцям перекреслити його багаторічні зусилля, спрямовані на зміцнення інтелектуального потенціалу та економічної незалежності України.

Ходаковський В.Ф. зробив вагомий внесок у розвиток морської освіти, сприяв поліпшенню інвестиційної привабливості України, довів свою здатність швидко адаптуватися до постійних змін у суспільстві, проявив лідерські якості та інноваційне мислення. Високу оцінку його роботи дали у своїх

виступах на Конференції заступник голови Профспілки робітників морського транспорту України, голова профкому державного підприємства «Херсонський морський торговельний порт» Тернавський Валерій Васильович, проректор з науково-педагогічної роботи Бень Андрій Павлович, декан факультету судноводіння, д.п.н., доцент Чернявський Василь Васильович, декан факультету суднової енергетики, к.т.н., доцент Білоусов Євген Вікторович, завідувач кафедри експлуатації суднових енергетичних установок, к.т.н., доцент Савчук Володимир Петрович, директор ХСТЦ при ХДМА Дудченко Сергій Валерійович та багато інших працівників академії.

Колектив закладу впевнений, що ніхто не зможе замінити професора В.Ф.Ходаковського на посаді ректора Херсонської державної морської академії, не руйнуючи довіри до закладу з боку представників світової морської індустрії. Цю думку, а також сподівання на підтримку В.Ф.Ходаковського з боку представників державної влади вислови-

ли такі учасники Конференції, як професор, д.т.н. Малигін Борис Вадимович, голова правління Херсонського міського благодійного фонду сприяння морській справі «Морське братство», старший викладач кафедри управління судном Півоваров Леонід Абрамович, завідувач кафедри англійської мови в судноводінні, к.п.н., професор Кудрявцева Валентина Федорівна, виконувач обов'язків голови студентської ради Сердюк Олександр Дмитрович та інші.

«У мене є зобов'язання перед інвесторами і перед колективом, - зазначив у своєму виступі В.Ф.Ходаковський, - тому я піду на вибори, бо маю дотриматися слова».

Трудовий колектив ХДМА одноголосно ухвалив рішення направити звернення до Президента України з проханням дозволити Ходаковському Володимир Федоровичу взяти участь у чергових виборах ректора Херсонської державної морської академії з особистими підписами членів трудового, курсантського і студентського колективів.

У НОВИЙ КАБІНЕТ З НОВИМИ ІДЕЯМИ!



У Національному університеті «Одеська морська академія» відбулося відкриття нового кабінету Первинної профспілкової організації курсантів НУ «ОМА», який тепер знаходиться у кроковій доступності для всіх, хто отримує освіту в академії.

Це стало можливим завдяки внеску Профспілки робітників морського транспорту України і повному сприянню з боку адміністрації академії.

Профспілковий актив з цією подією особисто привітали Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв, його Перший заступник Олег Григорюк, а також Ректор НУ «ОМА» Михайло Міусов та проректори Олександр Шемякін і Ігор Фрасинюк.

«Сподіваємось, що завдяки новому кабінету ви зможете проводити більш плідну діяльність із захисту інтересів курсантів академії, вирішення виникаючих проблем, а також поліпшення їх якості життя через

культурно-масову, спортивну та іншу роботу. Думаю, що у вас все вийде завдяки згуртованому працездатному профспілковому комітету», - зауважив Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв.

В свою чергу, Олег Григорюк від імені Чорноморської первинної профспілкової організації моряків передав для потреб профкому нову оргтехніку.

Голова профспілкового комітету курсантів Діана Торопенко подякувала керівництву Профспілки і академії за всебічну підтримку їх діяльності, а також зазначила: «Ми дуже раді, що тепер у нас є можливість приймати курсантів в стінах академії. Дякуємо за те, що ми почули, і за шанс розвиватися. Будемо працювати ще більше! Величезне спасибі, що вірите в нас».

«Від імені всього нашого профкому хочемо висловити величезну подяку за те, що виділили нам це приміщення, облаштували його. Я вважаю, що наша робота буде

більш продуктивною, і ми зможемо добре робити справу, яка нам подобається», - підкреслив курсант 1 курсу факультету судноводіння Максим Реконвальд.

Марія Богодухова, курсант 3 курсу факультету морського права і менеджменту, також зазначила: «Ми дуже мотивовані і налаштовані працювати. І нам, як первинній профорганізації ПРМТУ, дуже приємно, що ви заохочуєте нашу роботу, наше зав'язання такими подарунками від ректорату і Профспілки».

«Дякуємо ПРМТУ та нашій улюбленій академії, за те, що виділили нам такий кабінет, в якому буде набагато зручніше зустрічати курсантів, приймати їх в члени Профспілки, надавати їм допомогу», - підсумував Величенко Данило, курсант 1 курсу факультету судноводіння.

Профспілка робітників морського транспорту України вітає курсантів та Первинну профспілкову організацію з цієї події та бажає профактиву продуктивної роботи.

«ПРОФСПІЛКОВОМУ РУХУ – БУТИ», – РОМАН МАКАРОВ



У морському торговельному порту можна зустріти людей безлічі цікавих професій. Наприклад, робота докерів дуже важлива для забезпечення морських перевезень. Це люди, які володіють різними видами і типами перевантажувальної техніки, починаючи від навантажувача і закінчуючи, після підвищення кваліфікації, вантажо-підйомними кранами.

Поряд з механіками, експедиторами і тальманами, вони регулюють роботу контейнерних терміналів. Відстеживши шлях контейнера, стороння людина може уявити собі роботу, яку необхідно виконати всім, хто трудиться в порту, для того, щоб забезпечити безперебійність вантажопереробки товарів.

Про роботу докера-механізатора, про те, що вплинуло на вибір професії, а також про профспілкову роботу в порту, ми поговорили з докером-механізатором 1 класу, членом профспілкового комітету Херсонського морського торговельного порту Макаровим Романом Миколайовичем.

- Роман Миколайович, як давно Ви працюєте докером-механізатором? Як отримали цю професію?

- Працювати докером я почав в далекому 1990 році. Як то кажуть, «в інший час, в іншій країні». Тоді в Херсонському морському торговельному порту працював мій родич, і його розповіді про роботу, а оповідач він був знатний, треба сказати, і вплинули на вибір професії. В ті часи робочі спеціальності вважалися престижними. Це зараз всі мріють стати банкірами та бізнесменами, а в той час ми жили під гаслом «Робочий – звучить гордо»!

При Херсонському МТП вже тоді був навчально-курсний комбінат, який працює і сьогодні. Так як і отримав спеціальність. На навчання увагу приділяли теорії, знайомили з азами професії, а ось основні знання ми отримували на причалах. Для новачка робота тоді була важкою: великі фізичні навантаження, робота в нічні зміни ... Головне було знайти в собі сили і витримати перші місяці.

Пізніше, вже в процесі роботи, я закінчив курси водіїв різноманітних перевантажувальних машин, а згодом, і машиніста портального крану. Став більше часу працювати на техніці, відповідно і фізичні навантаження стали менше. Зараз я докер-механізатор 1 класу, можу працювати на будь-якій перевантажувальній техніці.

- Ви пам'ятаєте свій перший робочий день?

- Як зараз, пам'ятаю. Ми вивантажували теплохід, навантажений апельсинами. Коли спустився в трюм, був вражений: ніколи в житті не бачив такої кількості цитрусів!

- Які сьогодні трудові будні докера-механізатора?

- Сьогоднішня робота в корені відрізняється від тієї, що була раніше. Фізичних навантажень стало менше, більше використовується техніка. Від докерів потрібно більше знань, більше вміння працювати саме на перевантажувальних машинах. І



все ж, головним помічником є багаторічний досвід. Рідко буває вид роботи, з якою стикаюся вперше.

- Зараз всі говорять про стратегію розвитку портів. Як представник трудового колективу порту, якими Ви бачите перспективи розвитку Херсонського порту? Що треба зробити, щоб працювати більш ефективно?

- Мені важко говорити про загальну стратегію розвитку всіх портів. Я вважаю, що до кожного порту потрібен свій підхід, тим більш в морській галузі України, де порти відрізняються місцем розташування, глибинами, причалами, інфраструктурою. У багатьох портах успішно працюють приватні термінали.

А ось Херсонський порт я все ж бачу державним. І вислів, що «держава неефективний власник», вважаю неправильним. Є неефективні керівники, випадкові люди, що потрапили в галузь по особистим рекомендаціям. Тому потім результати їхньої «діяльності» доводиться розплутувати роками! А є керівники, які залишають після себе тільки стабільно працююче підприємство і добру пам'ять. Такими були Ю.Тушкін, А.Сгоров, І.Ткаченко. Люди їх пам'ятають і шанують. А ось державі не завадило б більше звертати увагу на свою власність. Хіба можна забирати «драконівські» 75% від прибутку підприємства? Про який розвиток тоді можна говорити?! Підприємствам треба дати більше свободи і у формуванні тарифів, і у формуванні стратегії свого розвитку.

- Роман Миколайович, Ви член профспілкового комітету порту. З якими питаннями, проблемами доводиться стикатися за родом діяльності?

- Якщо говорити про мою діяльність в профспілковому комітеті порту, то, перш за все, я вважаю себе представником інтересів людей, які мене делегували. Всі ми живі люди зі своїми радощами і проблемами, тому роботи у мене вистачає. Правда, мені цим займатися подобається, бачу, що реально можна багато чого зробити, і багато вже зроблено.

- Як Ви вважаєте, сьогодні важливо бути членом Профспілки?

- Впевнено можу сказати, що з Профспілкою робітників морського транспорту України рахуються і органи державної влади, і органи місцевого самоврядування. Зараз такий час, коли людям, більше ніж будь-коли, потрібен захист. Саме профспілки, від імені трудових колективів, вступають в переговори з роботодавцями та урядом. І завжди знаходиться компромісне рішення, яке влаштовує всі сторони. Також вкрай важлива участь Профспілки при укладанні колективних договорів. Страшно уявити, що б в них було написано без Профспілки. Крім того, наша профспілкова організація займається оздоровленням працівників і їх дітей, надає допомогу в оплаті путівок, матеріальну допомогу на лікування, влаштовує дитячі ранки, вручає подарунки до свят.

На закінчення можу сказати тільки одне: «Профспілковому руху – бути!» І я його відданий прихильник.



Розминка перед зміною



На засіданні Центральної Ради ПРМТУ

ПОРТОВИКИ МАРІУПОЛЯ. БУДЕМО ЗНАЙОМІ!



Капітан буксиру «Никита Беспалый» **Олександр Демешев** не уявляє своє життя без Маріупольського порту.

Професійний військовий моряк, після звільнення з лав ВМФ, вперше ступив на палубу буксира «Никита Беспалый» у 1985 році, і до цього дня не зраджує рідному судну.

Він пройшов всі етапи професійного зростання: матрос, боцман, моторист-матрос, змінний механік - змінний помічник капітана. А в 2005 році прийняв капітанську вахту.

- Для мене робота - це, перш за все, задоволення. Тут я - на своєму місці. Море - це моя доля і покликання, а буксир - другий дім. За ці роки вивчив його досконально, до кожного гвинтика, - каже Олександр Валентинович. - Адже капітан повинен бути справжнім господарем на своєму судні.

Скільки проведено швартових операцій і проводок суден - не перелічити! Кожна по-своєму унікальна і кожна проходила на високому професійному рівні - жодного зауваження, що свідчить про майстерність екіпажу і його капітана.



Олена Масалова працює в Маріупольському порту з 1988 року. Починала оператором на автозаправній станції автогосподарства, пізніше трудовий колектив обрав Олену Леонідівну головою цехового комітету. Сьогодні вона займає посаду старшого диспетчера.

З моменту приходу Олени Леонідівни в автогосподарство багато в цьому підрозділі змінилося, але залишилася добра традиція радити кожному новому автомобілю. Особливо щасливий був колектив, коли почали отримувати техніку з-за кордону, зустрічати її виходили мало не з квітами. «Радую, що всі працівники жили і живуть життям підприємства, уважно стежать за тим, скільки суден стоїть на рейді, з нетерпінням чекають новин про успіхи порту», - каже Олена Масалова.

«Коли я прийшла в Маріупольський порт, тут працювали хороші, чуйні люди, приємно, що і після стількох років збереглася атмосфера згуртованості, взаєморозуміння і взаємодопомоги. Тут я навчилася не тільки роботі, а й стриманості, терпимості до людей, прийшло усвідомлення важливості підтримки. Я впевнена, що з таким колективом порт подолає всі труднощі», - зізнається Олена Леонідівна.



31 рік тому молодий фахівець **Сергій Кердівар** прийшов на перший вантажний район стивідором. Грамотним і перспективним працівникам в порту завжди була відкрита дорога для професійного зростання. Сергій Кердівар займав посади начальника зміни, старшого стивідора з планування, заступника начальника району по експлуатації. Сьогодні Сергій Михайлович працює на третьому вантажному районі заступником начальника з вантажної та комерційної роботи.

«Порт став для мене справжньою життєвою школою, - каже Сергій Кердівар. - Тут я придбав великий професійний досвід, навчився працювати з людьми, отримав можливість для самореалізації. Маріупольський порт - мій щасливий квиток, і я вдячний долі, що вона привела мене сюди».



Практично відразу після закінчення школи почався довгий і цікавий трудовий шлях в Маріупольському порту **Юлії Фрей**.

У грудні 1975 року на підприємство її привів батько - засновник трудової династії, орденносець, старший кранівник 1-го вантажного району Олексій Михайлович Скоробагатко.

Зараз Юлія працює оператором в диспетчерській службі автогосподарства і її дуже цінують в цьому дружному, душевному колективі.

«Маріупольський порт - рідний, хороший, єдиний! Тут пройшло все життя. Мені пощастило працювати з хорошими людьми, які завжди готові прийти на допомогу, підтримати», - говорить Юлія Олексіївна.



Володимир Саункін після армії працював на заводі Лихачова, потім - більше 17 років в різних АТП. Але всі ці роки мріяв стати частиною колективу морського порту. У 2003 році Володимир прийшов в автогосподарство порту слюсарем 4-го розряду, потім підвищив класність до 5-го, 6-го розряду. Сьогодні Володимир - бригадир слюсарів автобази. В його підпорядкуванні злагоджено працює колектив з 30 осіб: «Колектив у нас хороший, всі один одного розуміють буквально з півслова. І коли знаєш, що в будь-якій справі можеш покластися на своїх товаришів, це надає додаткові сили. На роботу йдеш з радістю».



Більша частина життя пов'язана з портом і у монтера шляхів **Ігоря Галайко**. У залізничному цеху він працює з 1994 року. Найцінніше для нього - це колектив:

«Уже багато років ділю з ним всі радощі й прикрощі, перемоги і невдачі. У нас всі хлопці молодці - справжні трудяги, на яких можна покластися в будь-якій ситуації. Я люблю наш порт, пишаюся його успіхами і досягненнями, і завжди переживаю, коли бувають важкі часи. Упевнений, що вони минуть і все буде добре, тому що у нас чудовий колектив».

НОВИЙ РІК - ЧАС КАЗОК І ЧУДЕС!

Новий Рік - найулюбленіше свято всіх поколінь: барвисте, найгаласливіше, найчарівніше! Найбільш яскраві враження від свята, звичайно ж, отримують наші діти. Профспілка робітників морського транспорту України організувала новорічні ранки та яскраві вистави для дітей моряків-членів ПРМТУ з Києва, Одеси, Херсона, Миколаєва та Ізмаїла, а також отримала безліч слів подяки і теплих відгуків про проведення новорічних вистав.



Одеса

Профспілка робітників морського транспорту України спільно з Чорноморською первинною профспілковою організацією моряків і Благодійним фондом морського транспорту «МОРТРАНС» щорічно організовує для дітей членів ПРМТУ найяскравіші новорічні ранки. Цього разу, в Концертно-виставковому залі Одеського Морського вокзалу, діти побачили новий мюзикл за мотивами повісті «Три товстуні» Юрія Олеші - «Солодка казка», за участю провідних артистів одеських театрів, а також талановитих маленьких одеситів. Вистава вийшла яскравою, веселою, і справила незабутнє враження на дітей і їх батьків.



Ізмаїл

Профспілка робітників морського транспорту України організувала і провела новорічний ранок для дітей моряків-членів ПРМТУ, який пройшов у Палаці культури ім. Т. Г. Шевченка м.Ізмаїл. Діти в костюмах казкових персонажів, святкові пісні і добрі побажання найголовніших гостей ранку - Діда Мороза і його онучки Снігуроньки. Малюків чекали ігри, танці та різноманітні конкурси.

Херсон

Завдяки ПРМТУ, діти моряків-членів Профспілки, відвідали Херсонський театр ім. М. Куліша і насолодилися музичною казкою - «Фея в царстві тролів». Вистава, з використанням 3D-технології, розповіла малцям історію про принцесу, яка випадково дізнається, що у неї є сестра. Всі дітки, які відвідали новорічну виставу, потрапили у справжню новорічну казку за участю казкових персонажів.

Київ

У Київському Міжнародному центрі культури і мистецтва пройшло театралізоване шоу за мотивами диснейського мультфільму «Холодне серце», знятого за твором Ганса Крістіана Андерсона «Снігова королева». На запрошення Профспілки робітників морського транспорту України виставу відвідали діти моряків-членів ПРМТУ з м.Києва, які із задоволенням взяли участь в іграх, танцях та поринули в казкову атмосферу свята.

Миколаїв

Не став винятком і Миколаїв. Профспілка запросила маленьких гостей в Обласний палац культури, щоб вони змогли стати не тільки глядачами, а й учасниками пригод, які відбувалися з героями в захоплюючій і повчальній історії за мотивами анімаційного фільму «Льодовиковий період». Наприкінці вистави батьки малюків подякували ПРМТУ та всім, хто був причетний до організації цього свята і подарував радість їх дітям.

МОРЕКЪ
УКРАЇНСЬКА
ПРОФСПІЛКОВА
ТРАНСПОРТНА
ГАЗЕТА

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

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

www.mtwtu.org.ua
e-mail:
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.