

THE SEAFARER
1912-2013

МОРЯК

УКРАИНСКАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА



ноябрь №23

У ПЛЕНУМ ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

24 октября 2013 года в г. Киеве в здании Федерации профсоюзов Украины состоялся V Пленум Центрального Совета Профессионального союза работников морского транспорта Украины.

В ходе пленарного заседания Центрального Совета ПРМТУ был принят ряд Обращений от имени V Пленума, рассматривался доклад Уставной комиссии ПРМТУ и другие вопросы повестки дня.

В рамках работы Пленума был рассмотрен вопрос «О реформе в портах Украины». Для широкого освещения данного вопроса на Пленум были приглашены: Демидович Д. В., заместитель Министра инфраструктуры Украины, Васьков Ю. Ю., председатель ГП «Администрация морских портов Украины», Севрюков В. В., директор Департамента государственной политики в отрасли морского и речного транспорта Министерства инфраструктуры Украины, и Климпуш О. Д., председатель Федерации работодателей транспорта Украины.



О ПОЗИЦИИ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ УКРАИНЫ К ПРОЕКТУ ТРУДОВОГО КОДЕКСА УКРАИНЫ

Народными депутатами Украины, Александром Стояном и Ярославом Сухим, 22 апреля 2013 года внесен в Верховную Раду Украины проект нового Трудового кодекса Украины, зарегистрированного под № 2902.



Федерация профсоюзов Украины предварительно подготовила предложения в новый Трудовой кодекс, которые основываются на предложениях всеукраинских профсоюзов и территориальных профсоюзных объединений. Предварительно они были тщательным образом проработаны рабочей комиссией специалистов по трудовому праву. Самые актуальные из них переданы для учета народному депутату Украины А. Стояну.

Авторы учли значительную часть предложений ФПУ, отозвали для этого проект в июле и повторно внесли в парламент 27 августа с.г. По настоянию профсоюзов изменена одиозная норма ст. 380, в которой вместо разрешения работодателям в случае коллективного трудового спора останавливать производство и не платить зарплату, т.е. объявлять локаут, введен однозначный запрет на локаут во всех его возможных проявлениях.

Об этом сказал на V Пленуме Центрального Совета ПРМТУ заместитель председателя Федерации профсоюзов Украины Сергей Украинец. «Он лучше, чем тот, который был подготовлен ко второму чтению предыдущим составом парламента. В этом документе есть позиции, которые значительно улучшили проект», – сказал С. Украинец.

Он отметил позитивные стороны нового трудового законодательства для человека труда, среди которых:

- закрепленная в законопроекте норма об обязательном заключении письменного трудового соглашения с каждым работником при приеме его на работу;
- сохранение обязательного ведения трудовых книжек, что важно для документального подтверждения трудового стажа и условий труда;
- обязательное согласование с профкомом увольнения по инициативе работодателя, нормирования труда, режима рабочего времени и т.д.;
- введение дополнительных экономических санкций к тем работодателям, которые не выплачивают своевременно заработную плату;
- введение запрета на применение работодателем против работников локаута, когда работодатель может по собственному единоличному решению остановить производство и не выплачивать зарплату;
- подтверждение права работающих на ведение коллективных переговоров, а в случае необходимости – на проведение забастовки;
- первоочередная выплата заработной платы перед другими расчетами в случае банкротства предприятия и др.

«Трудовой кодекс – это продукт социального диало-

га правительства, профсоюзов и работодателей, – отметил заместитель председателя ФПУ, – в нем регулируется весь комплекс социально-трудовых отношений, которые сложились, учтены требования законов о социальном диалоге, о коллективных договорах и соглашениях о порядке разрешения коллективных трудовых споров, об оплате труда и других. Устраняется ряд досадных пробелов в трудовом законодательстве.

В новом Трудовом кодексе удалось сохранить баланс сил – между работодателем и работником, а точнее – упреждающую защиту позиций работников перед экономически более сильным работодателем. Это является чрезвычайно важным преимуществом перед так называемыми либеральными кодексами, согласно которым работники не защищены перед произволом бизнеса».

Для примера он назвал норму об ограничении 12-ю часами предельной продолжительности рабочего дня, которая вызывала невосприятие некоторых политических и общественных организаций и исключена из проекта. «Хотя, как по мне, это была правильная норма, поскольку устанавливался конкретный предел продолжительности рабочей смены, которого в настоящий момент нет, и защита таким образом рабочих от переутомления. Сейчас работодатель может заставить работать 18 часов непрерывно и более».

Отдельно остановился заместитель председателя ФПУ на усилении роли социального партнерства.

«Утверждению Верховной радой Украины минимального размера зарплаты (статья 219) обязательно предшествуют коллективные переговоры сторон социального диалога на национальном уровне. То есть, официально утверждаемая минимальная зарплата будет ежегодно проходить через консультации и переговоры с профсоюзами», – отметил Сергей Яковлевич.

Все это, по его словам, дает основания профсоюзам оценивать новый вариант Трудового кодекса, как более прогрессивный и такой, который укрепляет права и возможности защиты интересов наемных работников.

«Принципиального ухудшения нет ни одного, в сравнении с тем проектом, который был снят Верховной Радой предыдущего созыва. В целом он устраивает профсоюзы и может быть принят за основу. Хотя мы имеем свыше полутора сотен предложений технического характера, которые будем рассматривать во время работы трехсторонней рабочей группы при

подготовке проекта ко второму чтению», – отметил Украинец С. Я.

Он также подчеркнул, что в новом законопроекте прописаны другие важные защитные функции для человека труда.

Часть из них заключается в следующем:

- ст.138 дополнена следующей нормой: «дежурство оформляется приказом (распоряжением) работодателя, согласованным с выборным органом первичной профсоюзной организации (профсоюзным представителем), который представляется профсоюзу не позже, чем за день до начала дежурства»;
- ст.341 дополнена следующей нормой: «для поддержки своих требований во время проведения переговоров относительно разработки, заключения или изменения коллективного договора, соглашения, профсоюзные организации могут проводить собрания, митинги, пикетирования, демонстрации;
- отдельным разделом четко сформулированы полномочия, порядок деятельности государственных инспекторов труда, обязанности работодателей по исполнению предписаний инспекторов, чего нет в действующих законах и что важно для защиты трудящихся и работы профсоюзов.

По словам Украинца, в новой редакции проекта появились дополнительные нормы, на которых настаивали профсоюзы.

Норма рабочего времени как была, так и остается – 40 часов в неделю. Часы, которые человек работает сверх этой нормы, – это сверхурочное рабочее время (оплачиваются в двойном размере).

Новеллой проекта Трудового кодекса стало то, что в случае привлечения к сверхурочной работе, по согласию работника, свыше 120 часов в течение года – этот труд должен оплачиваться в 3-кратном размере.

В связи с этим профсоюзы внесли следующую инициативу. Мы будем настаивать на обязательном учете всего времени, отработанного сверх установленной законом нормы, и его оплаты как сверхурочного. Таким образом, будет восстановлена справедливость по отношению к работающим на условиях ненормированного рабочего дня, чей дополнительный труд сегодня не оплачивается совсем.

Говоря о законопроекте в целом, он отметил, что принятие Трудового кодекса преследует цель улучшить условия, в которых работают люди, защитить их права, создать правовые условия решения некоторых, до сих пор неопределенных и проблемных, ситуаций.

Киев
V Пленум
Центрального Совета ПРМТУ

ДМИТРИЙ ДЕМИДОВИЧ: НАМ НУЖНО ИДТИ ВМЕСТЕ И СОГЛАСОВАННО – ЭТО ЕДИНСТВЕННО ПРАВИЛЬНЫЙ ВАРИАНТ

Основные положения выступления Д. Демидовича, заместителя Министра инфраструктуры Украины, на V Пленуме Центрального Совета ПРМТУ



– Следует сразу отметить, что стратегические задачи, которые перед нами стоят, – начать и продолжать реформы в морской портовой отрасли, делаем мы это совместно с Профсоюзом работников морского транспорта Украины. Реформы, как известно, дело непростое. Потому, что, с одной стороны, пока еще действует прежний «фактор внутренней бюрократии».

Но Министерство инфраструктуры Украины в ходе процесса реформирования сумело разработать 35 нормативных актов, 15 проектов постановлений Кабинета министров, более 20 внутренних приказов и другие необходимые документы. Каждый из них прошел путь согласования с целым рядом министерств и ведомств. Мы считаем, что в юридической плоскости сработали на все 100%.

Расскажу теперь о некоторых этапах нашего продвижения. Разработана Стратегия развития морехозяйственного комплекса страны, в ее основание положена идея, если можно так сказать, «индивидуальных планов» развития каждого морского порта.

Начали работу над созданием новой методики расчета портовых сборов. Ведь ныне действующие тарифы были рассчитаны весьма давно. Но время идет вперед: изменились условия экономической деятельности, даже денежная единица теперь другая – гривна. Поэтому тарифная политика, соответственно, должна меняться и идти в ногу со временем.

Одна из основных сегодняшних задач – необходимо продвигать проекты по развитию и реконструкции гидротехнических сооружений в морских портах. Это позволит определить перспективный производственный потенциал предприятий и создать реальную инвестиционную программу.

Полагаем, что на будущих наших встречах и мероприятиях некоторые экономические вопросы, в определенной степени, мы также будем обсуждать совместно.

Мы не отошли от актуализации идеи, которую прежде декларировали. Это – вопрос о концессии, которая дает много плюсов государству и предприятиям. Ведь имущество по-прежнему остается в собственности государства, инвестор может уверенно работать и инвестировать в предприятие на юридически понятных условиях. Инвестиции – это грузопотоки, а значит – работа, зарплата и социальная ответственность. Отсюда – определено значимая роль профсоюзной организации предприятия.

Теперь рассмотрим проекты с точки зрения практики. Порт Южный первый разработал основы своего инвестиционного проекта. Этот проект был рекомендован Министру инфраструктуры Украины В. Козаку, как соответствующий установленным требованиям. Проект предполагает инвестиции частного капитала в размере 2,4 млрд. грн.

Со стороны государства – необходимо произвести дноуглубительные работы и реконструкцию причалов. В проект заложены нормы, исполнение которых защищает социальные позиции трудового коллектива и обеспечивает исполнение коллективного договора. Если этот проект будет принят и вполне исполнен, то получим рост грузопотока на 18 млн. тонн. Это – результат инвестиций в развитие перегрузочного комплекса.

Процесс, как известно, уже пошел. К причалам порта Южного могут швартоваться и обрабатываться суда с грузом в 160 тыс. тонн на борту. Заметьте, разгружаться не на рейде, а на причалах порта.

Конечно, в этом проекте есть еще несколько нерешенных вопросов, ведь в законодательстве не всегда предлагаются однозначные ответы. Мы проявляем

инициативу и предлагаем «состыковки» на законодательном поле.

В 2014 году инвестиционный проект порта Южный будет запущен. Он даст убедительный и открытый пример другим серьезным инвесторам. Это важно, ведь у многих из них интерес есть, но они, как говорится, «засиделись на старте» и находятся в режиме ожидания.

Другие порты тоже активизируются. Мы рассмотрели инвестиционный проект Бердянского порта. Вскоре он будет представлен Министру, и начнется процедура принятия его. Проект Мариупольского порта тоже среди значимых – предлагается создать дополнительную намывную территорию и провести строительство нового угольного склада. Есть интересные наработки в Ильичевском порту, здесь можно говорить о пяти-шести продуктивных инвестиционных предложениях. Продуктивны инициативы в портах Одессы, Белгород-Днестровский, Херсона, Рени, Феодосии и Севастополя. К ним интерес проявляется на разных уровнях и стадиях разработки проектов.

Мы полагаем, что 2014 год для нас и трудовых коллективов предприятий будет годом активной работы. Поставленные задачи нужно будет выполнять в конкретной и практической плоскости. В 2012 году государственные и частные порты и терминалы страны перевалили порядка 150 млн. тонн грузов. В нынешнем году тенденция такова – минус 10%. Это, без сомнения, напрягает ситуацию и экономическую, и социальную. Но, с точки зрения стратегического развития предприятий, мы с вами понимаем, что делаем правильные шаги. Нам нужно идти вместе и согласованно – это единственно правильный вариант. Зачастую планы и расчеты, представляемые портами, хорошие, но заработанных средств явно недостаточно. Поэтому необходимы инвесторы со своей высокой производственной и социальной ответственностью. И так во всех государственных морских портах.

Но благодаря нашей совместной работе, в том числе и с ПРМТУ, есть определенные продвижения в ходе реформы отрасли. Они проявляют себя в формате продуктивного социального диалога. Полагаю, что и в дальнейшем наши контакты будут развиваться в хорошем темпе и в налаженном режиме. Такие отношения закладывают в коллективах фундамент уверенного будущего.

Прошу наши позиции довести до работников предприятий. Ведь хорошая информированность создает условия для взаимопонимания, помогает эффективно действовать в современном меняющемся мире. Мы должны приложить усилия, чтобы портовики активнее подключались и участвовали в продвижении отраслевой реформы. Для этого готовы провести ряд встреч непосредственно на предприятиях.

Нужно отметить, что мы уже открыли счет в пользу реформы. Недавно в Одесском порту на предприятии «Бруклин-Киев» открыли новый зерновой терминал. Сейчас это даст 100 новых рабочих мест. А когда проект выйдет на проектную мощность, грузооборот предприятия вырастет на 4 млн. тонн. Значит, появятся новые рабочие места.

* * *

Завершая свое выступление, заместитель Министра инфраструктуры Украины Д. Демидович ответил на вопросы, которые задали председатели профкомов В. Гривко, Бердянский МТП, И. Кузовкин, ГП СК «Керченская паромная переправа», и заместители председателя ПРМТУ, председатели профкомов В. Тернавский, Херсонский МТП, и С. Рожков, Азовская ППО моряков.

ЮРИЙ ВАСЬКОВ: 100 ДНЕЙ РЕФОРМЫ В МОРСКИХ ПОРТАХ. ЧТО СДЕЛАНО, ЧТО МЕШАЕТ ПРОДВИЖЕНИЮ И ЧТО ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ

Основные положения выступления председателя Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» Юрия Васькова на V Пленуме Центрального Совета ПРМТУ.



Вначале следует отметить, что Государственное предприятие «Администрация морских портов Украины» была зарегистрирована в соответствии с Законом «О морских портах Украины» 27 мая 2013 года путём выделения стратегического и другого имущества 18 государственных морских портов, ГП «Дельта лоцман» и ГП «Керченская паромная переправа».

Администрация состоит из центрального административного офиса в г. Киев, операционного офиса в г. Одесса, 18 филиалов – администраций морских портов Украины, филиала «Дельта-лоцман», в ближайшее время к нам присоединится ещё один филиал — Морская поисково-спасательная служба. Общая численность сотрудников Администрации около 10500 работников. При этом численность центрального аппарата управления составляет около 1% от общего количества работников предприятия.

Таким образом, мы представили структуру ГП АМПУ. Теперь перейдем к практической части и ответим на следующие вопросы. Что сделано Администрацией морских портов за небольшой период ее начальной деятельности? Что является определенным препятствием и мешает портовой отрасли полноценно реализовывать инвестиционные проекты?

Чтобы дать оценку тому, как Администрация справляется с возложенными на нее функциями, напомним об основных из них. Первая – это содержание стратегических объектов портовой инфраструктуры в соответствии с их паспортными характеристиками. Мы занимаемся поддержанием глубин и ремонтом гидротехнических сооружений в ряде портов — в Бердянске, Одессе, Мариуполе, на Дунае, в ближайшее время готовимся начать работы в Белгород-Днестровском порту, на Бугско-Днепровском лиманном канале, на Керчь-Еникальском канале, в Ильичевском и Херсонском портах.

Следующая функция, ключевая с точки зрения целей создания Администрации – это реконструкция и строительство гидротехнических сооружений, других объектов портовой инфраструктуры. Сегодня мы продолжаем реализацию проектов, которые были начаты до вступления в силу Закона. А именно:

- проект в порту Южный – реконструкция подходного канала и акватории до глубины 21 м. Отмечу, что недавно, впервые в истории, из порта вышло судно с осадкой 16 м;
- строительство в Одесском порту контейнерного терминала совместно с компанией ДП «ГПК-Украина». В 2014 году планируется его ввод в эксплуатацию;
- реализация совместного с компанией ООО «Бруклин-Киев» проекта — строительство зерноперегрузочного комплекса на территории бывшего судоремонтного завода;
- строительство универсального причала – в порту Феодосия;

Уже сегодня принимаем меры для того, чтобы в 2014 году начать:

- реконструкцию 8-го колена БДЛК,
- реконструкцию инфраструктуры Ялтинского порта для качественного приема современных круизных судов. Тут я хотел бы отметить: наметилась устойчивая тенденция к увеличению судозаходов круизных судов, в среднем на 10% ежегодно.

- реконструкцию и строительство ряда других, в основном гидротехнических сооружений.

Кроме того, мы планируем начать работу по проектированию и строительству дополнительного ледокола для Азовского моря. Напомню, сегодня в украинской части моря в ледовых работах участвует только один ледокол. Проблема стоит очень остро.

Что касается доступа к объектам портовой инфраструктуры — считаю, что мы выполняем эту функцию в полном объеме. Всем руководителям морских портов — начальникам администраций в каждом морском порту – было поручено обеспечить заключение договоров с контрагентами в течение трех дней и определить прозрачный и понятный для всех механизм пользования стратегическими объектами портовой инфраструктуры, которые находятся на балансе АМПУ и используются двумя и более субъектами хозяйствования.

Кроме того, с 1 августа в «Администрации морских портов Украины» начала работу «горячая линия» для сбора информации от клиентов и принятия обращений от всех компаний, осуществляющих деятельность на территории морских портов, для соблюдения прав равного доступа к портовой инфраструктуре, а также взаимодействия с АМПУ.

С точки зрения создания конкурентных условий, надо признать, что наши морские порты и работающие в портах субъекты сегодня недостаточно конкурентоспособны. Для решения этой проблемы необходимо максимально оптимизировать законодательство в сфере оформления грузов и транспортных средств в портах, исключить влияние человеческого фактора на процессы. Для этого разработана единая информационная система портового сообщества (ИСПС). В Одессе она уже запущена в эксплуатацию. В Ильичевске продолжается тестовая эксплуатация. Со временем, надеюсь, на нее перейдут и остальные морские порты.

Реестр морских портов, за ведение которого мы несем ответственность, сейчас в состоянии готовности более чем на 50%. Когда мы только начали заниматься этой работой, то перед нами вместе с Министерством инфраструктуры стояла непростая задача идентифицировать все стивидорные компании и морские терминалы в Украине. Это заняло немало времени, и в результате мы получили сведения, что в Украине имеется около 180 компаний, которые занимаются деятельностью, близкой к стивидорной. Более детальный анализ показал, что стивидорных компаний среди них порядка 100. Многие из них известные компании, крупные на-

логоплательщики, работодатели и инвесторы. Но выявился также и ряд более мелких стивидорных компаний. В идеале, со временем все они должны быть внесены в реестр портов, так как информация в него будет вноситься регулярно по мере включения субъектов в состав морских портов.

Один из механизмов, который является важнейшим и без которого устойчивого развития нам вряд ли достичь, – это механизм специальных или свободных экономических (инвестиционных) зон в морских портах. Изучив опыт портов соседних государств, в т. ч. Черного моря, мы увидели, что практически во всех существует специальный режим функционирования и инвестирования для субъектов морских портов. В отношении этой проблемы также разработан законопроект о внесении изменений в Закон Украины. Проект Закона передан в Верховную раду Украины, и мы ожидаем его рассмотрения. Кстати, Закон «О морских портах Украины» также предусматривает возможность функционирования и развития свободных зон.

Хотел бы также остановиться на основных сложностях, которые нам и нашим партнерам не дают возможность развиваться с высокой интенсивностью.

Сложность номер один — это финансирование. Хочу напомнить, что финансирование работ по поддержанию и строительству стратегических и других объектов портовой инфраструктуры осуществляется исключительно за счет портовых сборов и других средств самих предприятий. Более того, всегда существует серьезный дефицит этих средств. Он есть даже по тем проектам, которые я перечислил, – это всего 30% от общего необходимого объема. Проводить подобные работы сейчас необходимо везде, поскольку средний износ портовой инфраструктуры значительно превышает 50%. Везде есть потребность в доведении глубин как минимум до паспортных характеристик, не говоря уже о том, что необходимо реконструировать и строить. Дефицит финансирования на следующий год уже составляет около 1 млрд грн.

Понятно, что портовые сборы могут использоваться только по целевому назначению — это предписывает Закон. Говоря об уровне ставок сборов, нужно понимать, что мы хотим получить в итоге. Если хотим привести все украинские порты к конкурентным условиям так, чтобы конкурировать на равных с Румынией, Турцией, российскими и болгарскими портами, то для этого нужно понимать, что просто говорить о необходимости снижения портовых сборов недостаточно. По крайней мере, до тех пор, пока не начнем дотировать хотя бы строительство подходных и подъездных путей к морским портам за счет госбюджета или каких-либо иных источников.

Украина сегодня – единственная страна в Черноморском регионе, которая не дотирует строительство подъездов к морским портам из госбюджета. Во всех портах, конкурирующих с украинскими, такие дотации исчисляются сотнями миллионов долларов. У нас же, подчеркну еще раз, на протяжении всей новейшей истории портовой отрасли строительство портовых железных дорог, эстакад, автодорог, подъездных путей, подходных каналов, акваторий осуществлялось исключительно за счет портовых сборов и других средств, которые зарабатывают сами порты.

Безусловно, портовые сборы оптимизировать нужно, в первую очередь, когда мы говорим о транзите. Но подход к этой работе должен быть гибким и должен исходить из экономического эффекта. Если будет понятно, что снижение портовых сборов приведет к дополнительным объемам грузопотоков, то нужно уже сейчас без промедления выходить на Министерство и просить внести изменения в приказ №316 (приказ №316 от 27 мая 2013 года «О портовых сборах» — ЦТС). Просто же говорить о том, что нужно снижать сборы для экспорта/импорта потому они большие – этого мало. Я напомню, что в абсолютных цифрах размер портовых сборов сейчас составляет в среднем 1,5–1,9 долл. на 1 тонну груза.

Следующий вопрос, который также пока сдерживает активное развитие портов, – это земельные отношения. Неурегулированность процедур отвода земель водного фонда зачастую не позволяет нам и партнерам начать строительство. В частности, есть сложности, связанные с процедурой присвоения кадастрового номера. Для решения этой проблемы народными депутатами при участии Министерства инфраструктуры был подготовлен проект Закона о комплексном решении этого вопроса. Проект Закона уже передан в Верховную раду Украины.

Наконец, третий неблагоприятный аспект – это вопрос, связанный с регистрацией недвижимого имущества и имущественных прав. Говоря о концессии, которая является

приоритетной формой сотрудничества с инвестором, или о других формах сотрудничества с инвестором, мы понимаем, что существует необходимость качественной подготовки документации на объекты, в том числе и правоустанавливающей.

К сожалению, значительная часть объектов портовой инфраструктуры строилась много десятилетий назад и на сегодняшний день, в соответствии с законодательством, зарегистрировать их, зачастую, просто невозможно. Для этого нужны особые условия. Поэтому мы также совместно с Мининфраструктуры изучаем этот вопрос, как можно отрегулировать нормативную базу в этой части, и скоро наши предложения будут направлены в Министерство юстиции в виде проектов нормативно-правовых актов.

Кроме того, за 4 месяца существования АМПУ, при нашем участии Министерством инфраструктуры было разработано и принято в виде решений Правительства и Министерства около 20 нормативных актов, введен в действие реестр гидротехнических сооружений.

Подводя промежуточные итоги, скажу, что в каждом морском порту создан Совет порта, большую часть в котором занимают представители частного бизнеса. В Советах рассматриваются планы развития морских портов и в окончательном виде они, в ближайшее время, будут переданы в Министерство инфраструктуры для утверждения.

Следует отметить, что, вместе с тем, на данном этапе реформы обязательное условие – сохранение рабочих мест и социального уровня, который был до реформы. Тут нужно смотреть с позиции новых условий. Более 40 объектов соцсферы перешло в АМПУ (более 75 млн грн расходов на их содержание в год). Мы выполнили это условие первого этапа реформы.

Но есть две группы объектов соцсферы. Одна – та, которая приносит пользу коллективу. Вторая, которая не приносит, но мы ее сохраним и тратим средства. Ясно, что от второй нужно избавляться, а деньги сосредоточить там, где от них большая польза. Сейчас в АМПУ создается специальная служба, которая будет рассматривать вопросы использования объектов соцсферы.

Для того, чтобы социальные вопросы правильно решались, во всех филиалах заключены коллективные договоры. Это сделано и в центральном аппарате АМПУ. Говоря о штатном расписании, отмечу: сейчас проводим некую унификацию штатного расписания в филиалах для того, чтобы оно было, как минимум, справедливым.

Говоря о зарплате, напомню, что деньги, потраченные на неработающие объекты, можно применить на развитие предприятия, получение дохода, следом вырастет и зарплата. Копейка рубль бережет.

Завершая, хочу сказать, что мы находимся только в самом начале пути, в направлении реформирования портовой отрасли и приведения её к конкурентным условиям. Впереди еще много шагов, которые нам предстоит сделать совместно с трудовыми коллективами и их профсоюзными организациями. В конечном итоге, мы намерены прийти к тому, чтобы получить эффективную, работающую систему, которая будет устраивать всех, – государство, потребителей услуг, всех представителей морского бизнеса.

Киев. V пленум Центрального совета ПРМТУ

ВЛАДИМИР СЕВРЮКОВ, ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ГОСПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА МИНИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ: «СОЦИАЛЬНЫЙ ФАКТОР ЗАНИМАЕТ ДОЛЖНОЕ МЕСТО В НАШЕЙ РАБОТЕ С ПРМТУ»



– Следует, наверное, сделать некоторые замечания по вопросу концессии в морских портах Украины. Согласно приказу Мининфраструктуры, Технико-экономическое обоснование концессионного проекта подписывают три лица: директор ГП определенного порта, начальник филиала Администрации этого морского порта и председатель профкома предприятия. Как видим, социальный фактор занимает должное место в этом документе.

После того, как инвестиционный проект подписан в Мининфраструктуры и в Кабинете министров Украины, условия концессионного договора, как говорится, выходят на рынок. В том числе и условия социальной защищенности.

Далее о социальном факторе следует сказать следующее. Министерством утверждено Положение о конкурсной комиссии по оценке концессионных проектов. Комиссия будет проводить свою работу с участием представителей МИУ, местных органов власти, общественности и пр.

Хочу отметить, что, если сравнить численность работников в отрасли до реформы и после, то она существенным образом не изменилась. По состоянию на 01 сентября 2013 года существовало примерно 1200 вакантных мест, посмотрим, как этот показатель будет изменяться в дальнейшем.

Следует отметить, что работники наших предприятий в настоящее время имеют достаточную социальную защищенность, ведь морская транспортная отрасль – первая из всех остальных – заключила трехстороннее Отраслевое соглашение.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ФЕДЕРАЦИИ РАБОТОДАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ: «ДОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ САМЫЕ ЛУЧШИЕ ПОДХОДЫ, ЧТОБЫ В ДОСТАТОЧНОЙ МЕРЕ СОБЛЮДАТЬ ИНТЕРЕСЫ РАБОТОДАТЕЛЕЙ И ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВОВ ПРЕДПРИЯТИЙ»

– Мы с вами понимаем, что в ходе реформы отрасли работодатель и трудовой коллектив находятся в одной лодке. Поэтому Федерация работодателей транспорта Украины и Профсоюз работников морского транспорта Украины будут всячески содействовать экономическому развитию предприятий и социальной защищенности работников. Для этого мы, со своей стороны, будем стараться, чтобы инвестор, в свою очередь, стал членом ФРТУ. Это значительно содействует нашей с вами совместной работе.

Мы с ПРМТУ участвуем в проведении реформы отрасли, но реформа находится еще в самом начале пути. Поэтому мы совместно должны использовать самые лучшие подходы, чтобы в достаточной мере соблюдать интересы работодателей и трудовых коллективов предприятий.



200 ЛЕТ ИЗВЕСТНОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ ОТРАСЛИ, ИЗМАЙЛЬСКОМУ МОРСКОМУ ТОРГОВОМУ ПОРТУ

«Я - портовик, и счастлив тем и горд...». Пожалуй, именно этой строкой можно выразить суть торжественного собрания работников Измаильского морского торгового порта. Посвящено оно было 200-летию со дня образования предприятия.

В торжественной обстановке отметили работники ГП «Измаильский морской торговый порт» 200-летие со дня образования своего предприятия. На юбилейном чествовании, которое состоялось 25 октября во Дворце культуры им. Т.Г. Шевченко, собрались работники и ветераны порта, представители рабочих династий, передовики производства, представители Министерства инфраструктуры Украины, «Администрации морских портов Украины», городской и областной администраций, Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Открывая торжественное собрание, к портовикам обратились мэр Измаила Андрей Абрамченко и народный депутат Украины Юрий Крук. Они отметили в своих выступлениях то социально-экономическое значение, которое имеет Измаильский порт для всего Приднестровья и самого города, они поблагодарили трудовой коллектив предприятия за слаженный труд.



От имени Министерства инфраструктуры слова искренней благодарности портовикам выразил директор Департамента госполитики в области морского и речного транспорта Мининфраструктуры Украины Владимир Севрюков. Заслуженным работникам предприятия вручили Почетные грамоты и благодарности Верховной Рады Украины, Кабинета министров Украины, Министерства инфраструктуры, председателя Одесской областной госадминистрации, управления морехозяйственного комплекса, городского головы Измаила.

С приветственными словами к портовикам обратился Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев. Он отметил, что «Измаильский морской торговый порт является одним из старейших морских портов Украины. Основанный в 1813 году, он с самого начала был и остается градообразующим и бюджетонаполняющим предприятием. Создание порта дало возможность достойно жить и трудиться тысячам людей, которые живут в прекрасном одноименном городе.

Измаильский морской торговый порт – один из наиболее современных и высокомеханизированных портов на Дунае. Благодаря своему выгодному географическому положению, он является европейскими воротами страны, важным транспортным звеном, которое соединяют страны Центральной и Северной Европы со странами Черного и Средиземного морей.

За два столетия переработаны миллионы тонн разнообразных грузов, построены и реконструированы сотни производственных и социальных объектов. В порту постоянно ведутся работы по совершенствованию технологических процессов погрузочно-разгрузочных работ и внедрению новых технических ре-



шений, профессиональной подготовки и аттестации кадров и рабочих мест.

Но все победы и достижения – это заслуги сплоченного трудового коллектива, способного выполнить самые трудные задачи, людей, для которых порт стал счастливой судьбой.

Убеждены, что награды и успехи Измаильского морского торгового порта будут приумножены самоотверженным трудом всех портовиков, трудовые традиции будут достойно сохраняться и развиваться.

Профсоюз работников морского транспорта Украины желает руководству, инженерно-техническому персоналу, ветеранам и молодому поколению, семьям портовиков крепкого здоровья, бодрости, оптимизма, личного счастья и удач во всех славных делах и начинаниях на благо нашей независимой Украины, укрепления ее внутренних и внешнеэкономических позиций!».

Михаил Киреев, обращаясь к присутствующим, объявил, что за добросовестный труд, высокий профессионализм, активное участие в жизни и деятельности Измаильского морского порта и в связи с 200-летием со дня основания предприятия Президиум Федерации профсоюзов Украины наградил Почетной грамотой ФПУ Шубина А.А., председателя первичной профсоюзной организации Измаильского порта. Почетной грамотой ПРМТУ награждены Ерохин А.Ю., директор ГП «Измаильский МТП»; Ильин Н.И., начальник Измаильского филиала ГП «АМПУ»; члены профкома первичной профорганизации Измаильского порта Скрипниченко Т.В., Солонько Л.К., Шепиленко С.Д., Сотничука О.И., Шевчук С.И.

Ветеранов предприятия поздравили и вручили подарки директор Измаильского МТП Андрей Ерохин, начальник Измаильского филиала ГП «Администрация морских портов Украины» Николай Ильин и председатель первичной профсоюзной организации Александр Шубин.

А.Ю. Ерохин отметил, что большинство портовиков – работники с большим стажем, отдавшие много сил и знаний для развития предприятия. Он поблагодарил портовиков за добросовестный труд, пожелал уверенности в завтрашнем дне и новых производственных достижений.

Начальник Администрации Измаильского МТП Н.И. Ильин поздравил работников предприятия и отметил производственные успехи коллектива. Он поблагодарил работников предприятия за достижение хороших трудовых показателей и ответственное отношение к порученному делу.

Завершилось торжественное собрание праздничным концертом. Большую программу подготовил портовикам коллектив Дворца культуры.

Свои музыкальные поздравления портовикам подарили клубы бального танца «Конфетти» и Dream dance, танцевальные коллективы «Ритм», «Радуга», «Придунавье», студия восточного танца «Амира», а также измаильские вокалисты.





**ПРОФЕСІЙНА СПІЛКА
РОБІТНИКІВ МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ** **ПРОФЕСИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ**

Президенту Украины
Януковичу В.Ф.

Премьер-Министру Украины
Азарову Н.Я.

О Б Р А Щ Е Н И Е

**О скорейшей ратификации Украиной
Конвенции Международной организации
труда «О труде в морском судоходстве» 2006 года**

V Пленум Центрального Совета Профсоюза работников морского транспорта Украины рассмотрел вопрос о необходимости скорейшей ратификации Украиной Конвенции Международной организации труда (МОТ) «О труде в морском судоходстве» 2006 года.

Конвенция МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года была принята в феврале 2006 года в Женеве и ее основная цель – обеспечение достойных прав моряков и портовых работников. Этот документ также называют «Биллем о правах моряков», а также «четвертым столпом» законодательства в сфере морского судоходства наряду с Международными конвенциями по охране человеческой жизни на море (SOLAS), про подготовку и дипломирование моряков и несение вахты (STCW) и по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL).

Вышеуказанная Конвенция вступила в силу 20 августа 2013 года. Следует ожидать, что морские суда под украинским флагом будут подвергаться дополнительным проверкам и санкциям в иностранных портах на предмет соответствия нормам Конвенции. Кроме этого, морские торговые порты Украины будут постепенно терять грузооборот по причине того, что иностранные судовладельцы будут отдавать предпочтение Черноморским портам других стран, которые ратифицировали Конвенцию (Российская Федерация, Болгария, Румыния) и уже гарантируют соблюдение ее норм.

Необходимо отметить, что Законом Украины «О Государственной программе экономического и социального развития Украины на 2010 год»

было предусмотрено, что органы исполнительной власти совершат определенные действия, направленные на подготовку к ратификации Украиной Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года. Однако, на сегодняшний день процесс подготовки к ратификации Конвенции Украиной не завершен.

Следует отметить, что особое значение нормы Конвенции имеют для более чем 75 тысяч украинских моряков, которые ежегодно трудоустраиваются на работу на суда иностранных судовладельцев, что, ввиду отсутствия в Украине собственного флота, помогает избежать критического роста уровня безработицы в Украине.

В условиях отсутствия механизмов государственного влияния на иностранных работодателей украинские моряки часто подвергаются дискриминации, нарушаются их права и свободы. Кроме того, уже сегодня украинские моряки столкнулись с проблемами, связанными с тем, что Украина не ратифицировала Конвенцию. Так, сейчас существует проблема с выдачей флаговых документов украинским морякам, а также ставится под сомнение качество подготовки украинских моряков. Ввиду вышеизложенных проблем, на мировом морском рынке труда уже появились тенденции, которые могут привести к отказу иностранных судовладельцев от найма на работу украинских моряков.

В связи с вышеизложенным, участники V Пленума Центрального совета Профсоюза работников морского транспорта Украины поддерживают необходимость скорейшей ратификации Украиной Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года.

Учитывая все вышесказанное, просим Вас безотлагательно принять меры для скорейшей ратификации Украиной Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года с целью защиты экономических интересов страны, а также прав и интересов украинских моряков и портовиков.

С уважением,

от имени участников
V Пленума Центрального Совета
Профсоюза работников морского
транспорта Украины

**Председатель
Профсоюза работников
морского транспорта Украины**

М. И. Киреев



**ПРОФЕСІЙНА СПІЛКА
РОБІТНИКІВ МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ** **ПРОФЕСИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ**

Міністру охорони здоров'я України
Богатирьовій Р.В.

З В Е Р Н Е Н Н Я

Шановна Раїсо Васи́лівно !

За результатами спільної роботи, проведеної протягом 2010-2013 років Міністерством соціальної політики, Міністерством інфраструктури та Міністерством закордонних справ України, було прийнято загальне рішення стосовно необхідності ратифікації Україною Конвенції МОП 2006 р. «Про працю в морському судноплаванні», яка набрала чинності 20 серпня 2013 року.

Міністерство соціальної політики підготувало в поточному році проект Закону України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці про працю у морському судноплаванні», який був погоджений Міністерством охорони здоров'я України без зауважень.

Професійна спілка робітників морського транспорту України, яка об'єднує понад 20 тисяч моряків, працюючих на судах вітчизняних та іноземних судновласників, звертає Вашу увагу на необхідність проведення з боку Міністерства охорони здоров'я України нормотворчої та організаторської роботи з метою імплементації у законодавство України правил та стандартів Конвенції, що стосуються охорони здоров'я українських моряків та екіпажів суден, які перебувають в українських портах, незалежно від їх національності та держави прапора, а також ретельного контролю за діяльністю існуючих ліцензованих медичних установ, які надають морякам відповідні міжнародні документи про їх придатність за станом здоров'я працювати на судах.

З метою реалізації норм Конвенції в сфері міжнародного співробітництва з охорони здоров'я пропонуємо невідкладно почати підготовку по створенню національного Центру охорони здоров'я моряків, основними завданнями якого стануть:

- проведення науково-дослідницької роботи з питань охорони здоров'я, лікування та профілактики захворювань моряків,
- підготовка медичного персоналу в галузі морської медицини,
- збір та оцінка статистичних даних стосовно нещасних випадків на виробництві, професійних захворювань та нещасних випадків зі смертельним наслідком серед українських моряків,
- визначення переліку медичних закладів України та проведення контролю за їх поточною діяльністю по наданню усім морякам, незалежно від національності, прав та можливостей користуватися спеціалізованими та профілактичними медичними закладами в портових містах України, у тому

числі можливостей отримувати у встановленому порядку Міжнародні медичні свідоцтва у випадках закінчення терміну їх дії у період перебування на судні. Такий перелік медичних закладів повинен бути надан для відповідної реєстрації у Міжнародну морську організацію / IMO /.

Необхідно удосконалити також роботу медичних комісій плавскладу у ліцензованих медичних закладах та посилити контроль за їх діяльністю з приводу обліку груп ризику виникнення професійних захворювань серед моряків, застосування в медичній практиці сучасних стандартів діагностики, лікування та їх післярейсової реабілітації. Згідно Наказу МОЗ України № 347 від 19.11.1996 р. «Про затвердження правил визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на судах», Медичне свідоцтво видається тільки при відсутності у моряків медичних і психофізіологічних протипоказань на підставі медичних аналізів та оглядів, а також обов'язкового застосування тестування та дослідження їх психофізіологічних функцій. Однак, на практиці не усі медичні заклади в Україні проводять передрейсове тестування психофізіологічних функцій моряків, а також їх післярейсову психологічну реабілітацію після перебування у зоні воєнних дій або у піратському полоні, що в кінцевому підсумку впливає на подальшу професійну діяльність та долю моряків. Наряду з цим, підвищені вимоги міжнародних страхових компаній, які займаються питаннями страхування здоров'я та життя членів екіпажів суден до якості передрейсових медичних оглядів моряків та легітимності отриманих Медичних міжнародних сертифікатів, що на практиці впливає на прийняття рішення по виплаті українським морякам або членам їх родин грошових компенсацій по страховим випадкам.

Слід зазначити про особливе значення реалізації в Україні норм Конвенції для понад 75 тисяч українських моряків, які щорічно наймаються на роботу до судновласників інших держав і потребують охорони здоров'я на належному рівні з боку рідної держави. Європейський вибір України та пріоритет загальнолюдських цінностей в подальшому розвитку нашої держави потребують також створення належних умов з охорони здоров'я екіпажів суден іноземних держав, які знаходяться під обробкою в українських морських торговельних портах.

У зв'язку з вищевикладеним, просимо Вас вжити необхідних заходів щодо найскорішої ратифікації Конвенції МОП 2006 р. «Про працю в морському судноплаванні» та імплементації її норм у законодавство України, а також невідкладно почати роботу по удосконаленню існуючої в державі системи охорони здоров'я моряків, згідно міжнародних норм та конвенційних правил.

З повагою,
від імені учасників
V Пленуму
Центральної Ради ПРМТУ

**Голова Профспілки
робітників морського
транспорту України**

М. І. Киреев

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА

Представители Профсоюза работников морского транспорта Украины в составе Председателя ПРМТУ Киреева М.И., первого заместителя Председателя ПРМТУ Григорюка О.И., юрисконсульта ПРМТУ Сергеева Ю.В. и помощника Председателя ПРМТУ Микитюк Л.В. приняли участие в трехстороннем семинаре, который состоялся 22-23 октября 2013 года в г. Киеве.



Семинар проводила Международная организация труда, его целью было обсуждение состояния ведения переговоров по заключению отраслевых соглашений, практических шагов совершенствования коллективно-договорного регулирования на отраслевом уровне на примере металлургической отрасли и отрасли морского транспорта.

В работе семинара принимали участие и выступили национальный координатор МОТ в Украине Сергей Савчук, эксперты Международной организации труда Кристина Михес (старший специалист по социальному диалогу и трудовому законодательству Группы поддержки достойного труда и Национального бюро МОТ и стран Центральной и Восточной Европы в Будапеште), Овидиу Журка (старший специалист по вопросам деятельности организаций работников Группы поддержки достойного труда и Национального бюро МОТ и стран Центральной и Восточной Европы в Будапеште), Драган Радич (старший специалист по вопросам деятельности организаций работодателей

Группы поддержки достойного труда и Национального бюро МОТ и стран Центральной и Восточной Европы в Будапеште), независимые эксперты: Наталия Штольц (специалист по вопросам заработной платы и тарифной политики BDA, Германия), Надежда Зарько (руководитель Секретариата Национального трехстороннего социально-экономического совета в 2006-2011 годах), Мирчеа Бурлаку (Вице-президент Национальной Федерации профессиональных союзов Констанци), Георге Тибер (Президент Федерации профессиональных союзов металлургов Румынии), Альберто Бланко (менеджер по корпоративным и коммерческим вопросам компании «Марпемрол», Испания).

Также в работе семинара приняли участие заместители председателя Федерации профсоюзов Украины Сергей Кондрюк и Сергей Украинец; заместитель председателя начальник отдела коллективных договоров и соглашений Департамента социального страхования и партнерства Министерства социальной поли-

тики Украины Оксана Герасимова; председатель Федерации работодателей транспорта Украины Орест Климуш; председатель Федерации металлургов Украины Сергей Беленький; представители Министерства инфраструктуры Украины; Укрморречинспекции; Федерации морских профессиональных союзов Украины; Профсоюза трудящихся металлургической и горнодобывающей промышленности Украины; Объединения всеукраинских профсоюзов и профобъединений «Единство»; Федерации работодателей Украины и СМИ.

Участники семинара поделились опытом ведения коллективных переговоров по заключению отраслевых соглашений с точки зрения социальных партнеров в Украине, узнали, какие проблемы возникают в ходе коллективных переговоров в других странах Центральной и Восточной Европы, внесли свои предложения для включения в Рекомендации, которые по результатам семинара будут разработаны его организаторами и предложены всем сторонам социального диалога.

