



ПОЗДРАВЛЕНИЯ С ДНЕМ ФЛОТА УКРАИНЫ

Дорогие друзья!

Профессиональный союз работников морского транспорта Украины от всей души поздравляет вас с профессиональным праздником – Днем флота Украины!

Морской транспорт Украины имеет большую, богатую яркими событиями и трудовыми свершениями историю. Наша страна по праву может гордиться многими поколениями моряков, судостроителей и судоремонтников – профессионалов высочайшего класса, искренне любящих своё дело.

Этот праздник дорог и близок многим украинцам. В этот день мы поздравляем с праздником не только моряков, но и тех, без кого морякам не обойтись, – портовиков и судоремонтников.

И, конечно, отдельных добрых слов заслуживают ветераны. Море остается в судьбе навсегда, так пусть же оно служит вам источником вечной душевной молодости, дорогие ветераны!

У многих профессия моряка ассоциируется с романтикой, и многие мальчишки в детстве мечтали стать капитанами дальнего плавания. В действительности, за романтикой морей скрывается тяжелая, изнурительная работа.

В этот праздничный день от всей души желаем вам крепкого здоровья, семейного благополучия, удачи, счастья, процветания, успехов в нелёгкой, но востребованной работе. Оптимизма и стабильности в делах и начинаниях на благо Украины.

Семь футов под килем!

С уважением,
Председатель
Профсоюза работников
морского транспорта Украины
М. И. Киреев



Шановні робітники та ветерани галузі морського транспорту!

Шановні члени Профспілки робітників морського транспорту України!

Від щирого серця вітаємо Вас із Днем флоту України!

Бажаємо Вам та Вашим сім'ям міцного здоров'я, родинного затишку та добробуту.

Ви дійсно заслуговуєте на велику повагу, адже Ваша праця – то є великий внесок у розвиток нашої держави, як морської.

Ваш досвід, самовідданість довгі роки сприяють становленню і примноженню нашої галузі.

Великий уклін і шана Вам за це!

З повагою,
Правління та колектив
БФ «МОРТРАНС»



**MLC, 2006
Recruitment & Placement of Seafarers
Odessa, July 24, 2012
Dear friends!**



On behalf of Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine, I am pleased to welcome all the participants of the Seminar.

This Seminar, which we hold in Odessa, is dedicated to such an important for the maritime community topic as **Implications for the recruitment and placement of seafarers under Maritime Labour Convention, 2006 of International Labour Organization.**

And I am particularly pleased to welcome the guests from international organizations: Cleopatra Doumbia-Henry – Director, International Labour Standards Department, International Labour Organization

Stephen Cotton – Maritime Coordinator, International Transport Workers' Federation
Roberto Alarcon – Inspector, International Transport Workers' Federation
Katie Higginbottom – Seafarers' Section senior researcher, International Transport Workers' Federation

Pascal Pouille – Assistant Coordinator, International Transport Workers' Federation
Konstantin Makarov – Secretariat Officer, International Transport Workers' Federation
Giles Heimann – Secretary General, International Maritime Employers' Committee
Rajesh Tandon – Operations Director, V Group Manpower Services
Simon Spacey – The representative of the shipping company CMA CGM
Arne von Spreckelsen – Representative of the German trade union ver.di.

I'm also happy to welcome all the other representatives of the International Transport Workers' Federation, the International Labour Organization and the fraternal trade unions, who came to our wonderful city, as well as the representatives of Ukrainian crewing companies that have shown interest and awareness to an important topic which will be raised at the Seminar.

Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine is actively working to promote the MLC, 2006 since the year 2009. And I believe that our next project – this Seminar will become an important step towards the Ukraine's ratification of this fundamental Convention.



С уважением, Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины
Chairman of MTWTU

М. И. Киреев
Michael Kiriev

Дорогие друзья!

От имени Профсоюза работников морского транспорта Украины я рад приветствовать всех участников Семинара.

Семинар, который мы проводим в Одессе, посвящен такой актуальной на сегодняшний день для морской общественности теме, как **Трудоустройство моряков в условиях действия Сводной Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года Международной организации труда.** И мне особенно приятно принимать гостей из международных организаций, а именно:

Клеопатра Думбия-Генри – Директор Департамента по международным трудовым нормам, Международная Организация Труда

Стивен Коттон – Морской координатор Международной федерации транспортных рабочих

Роберто Аларкон – Инспектор Международной федерации транспортных рабочих

Кэти Хиггинботтом – Старший научный сотрудник Секции моряков Международной федерации транспортных рабочих

Паскаль Паули – Ассистент Координатора, Международная федерация транспортных рабочих

Константин Макаров – Сотрудник секретариата Международной федерации транспортных рабочих

Джайлз Хейманн – Генеральный секретарь Международного комитета морских работодателей

Раджеш Тандон – Операционный директор компании V.Ships

Саймон Спейси – Представитель судоходной компании CMA CGM

Арно Вон Шпрэкселсен – Представитель немецкого профсоюза ver.di.

А также и всех других представителей Международной федерации транспортных рабочих, Международной организации труда и братских профсоюзов, которые прибыли в наш замечательный город. Я рад приветствовать и представителей украинских крьюнговых компаний, которые проявили интерес и сознательность к важной теме, которая будет поднята на Семинаре.

Профсоюз работников морского транспорта Украины ведёт активную работу по продвижению Конвенции ещё с 2009 года. И я верю, что наш очередной проект, этот Семинар, станет важным шагом на пути к ратификации этой фундаментальной Конвенции Украиной.

**ПРОФСОЮЗ И СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ, 2006:
РАСТЕТ ЧИСЛО СТОРОННИКОВ ЕЕ РАТИФИКАЦИИ**

В феврале 2006 года на заседании Международной Организации Труда была принята Сводная Морская Конвенция, которая включила в себя 38 морских специализированных конвенций. Весь морской мир начал подготовку к её ратификации, к приведению законодательства своих стран в соответствие нормам и положениям Конвенции.

В этой подготовке непосредственно участвовали и представители Профсоюза работников морского транспорта Украины. О том, как проводилась эта работа спецкор Украинской профсоюзной транспортной газеты «Моряк» попросил рассказать Председателя ПРМТУ Михаила Киреева:

- С ратификацией MLC 2006 Швецией, 28 государств-членов МОТ, представляющих более 56 % мирового валового тоннажа флота, станут частью Конвенции, которая определяет минимальные стандарты и справедливые условия труда для моряков всего мира. Ратификация Конвенции Швецией приближает выполнение второго условия для вступления этого международного документа в силу, а именно – ратификация тридцатью государствами-членами МОТ. Специалисты предполагают, что оставшиеся ратификации будут достигнуты до конца 2012 года, что позволит Конвенции вступить в силу уже в 2013 году.

- Какова позиция украинской стороны в вопросах ратификации Конвенции?
- Наша страна также должна провести подготовительные мероприятия для приведения своего национального законодательства в вопросах социальной за-

щиты моряков в соответствие с требованиями Конвенции. Однако ее сопрохождение – весьма затратная работа, а бюджетных средств не всегда хватает.

Представители государственной власти не понимают опасности последствий, которые наступят, если Конвенция не будет ратифицирована Украиной. Этот документ является фундаментальным и, независимо от того, будет он принят или нет, мы обязаны его выполнять.

Не совсем понятна позиция ведомств и министерств в отношении ратификации документа. Для того чтобы работать по новым условиям, необходимо со-



Международный подготовительный комитет по MLC 2006, Женева, 2010

вершенствовать законодательство. Если Украина не ратифицирует Конвенцию, то, фактически, 75 тысяч украинских моряков будут вынуждены трудоустроиваться через крьюнговые компании других государств, которые уже ратифицировали Конвенцию.

- Какие действия осуществил Профсоюз, чтобы улучшить понимание Конвенции в Украине?

- Профсоюз работников морского транспорта Украи-



Международный подготовительный комитет по MLC 2006, Женева, 2010

ны в сентябре 2009 года организовал круглый стол «Сводная морская конвенция МОТ: «За и против». В заседании круглого стола принимали участие представители морской общественности: представители крьюнговых агентств, областной администрации, Министерства иностранных дел, представитель от Уполномоченного Верховной рады Украины по правам человека, представители морских учебных заведений, Международной федерации транспортных рабочих, Федерации профсоюзов Украины, братских профсоюзов стран СНГ и др. По результатам работы круглого стола, принимая во внимание прошедшее обсуждение, была принята резолюция – досконально изучить вопрос последствий ратификации или неприятия нашей страной данной Конвенции. Круглый стол «За и против» дал толчок исследовательской работе и положило начало изысканиям специалистов украинской морской отрасли.

В середине 2010 года в Турине, Италия, на базе международного тренинг-центра МОТ был проведен очередной курс по углубленному изучению Сводной Морской Конвенции 2006 года. Этот специализированный тренинг для тренеров был внедрен в общую схему учебного процесса международного тренинг-центра с целью подготовки и досконального изучения профессионалами различных морских специальностей разделов, стандартов и рекомендаций Конвенции, а также вопросов её имплементации и подготовки стран к её ратификации.

Украину представляли первый заместитель председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Олег Григорюк и ведущий юрисконсульт Юрий Сергеев. Успешно пройдя тренинг, они стали первыми сертифицированными тренерами по Конвенции на Украине.

В ноябре 2010 года состоялась Вторая Международная конференция «Крьюинг в Украине», организованная компанией Smart Conference (г. Киев). В ней приняли участие специалисты Профсоюза работников морского транспорта Украины, Черноморской первичной профсоюзной организации моряков, представители и руководители ведущих наших крьюнговых компаний, ректор и проректор Одесской национальной морской академии, представители страховых и туристических компаний, предоставляющих услуги морякам. На конференции поднимался вопрос о необходимости ратификации Конвенции в Украине и последствиях её ратификации для крьюнговых компаний.

Национальный семинар на тему «Движение вперед к ратификации Конвенции» состоялся в июле 2010 г. в Киеве. В его работе принял участие национальный координатор Международной организации труда в Украине Василий Кострица. В семинаре приняли участие представители профильных министерств, эксперты МОТ во главе с Клеопатрой Думбией-Генри, директором департамента трудовых стандартов МОТ, Профсоюза работников морского транспорта Украины, Черноморской первичной профсоюзной организации моряков, представители Федерации профсоюзов Украины и другие специалисты нашей морской отрасли. В ходе семинара были представлены позиции всех сторон социального треугольника, которые осветили проблемы Украины в отношении ратификации Конвенции и приведении национального законодательства в соответствие с ее нормами. В итоговом документе, выработанном на семинаре, стороны сошлись на не-

обходимости продвижения Конвенции и повышения осведомленности украинского общества в вопросах необходимости ее ратификации.

В Женеве (Швейцария), в сентябре 2010 года в штаб-квартире МОТ начал свою работу Международный трёхсторонний подготовительный Комитет по Сводной Конвенции МОТ 2006 года. Комитет имеет трёхстороннюю структуру, которая объединяет на своих заседаниях представителей правительств государств, заинтересованных в ратификации Конвенции, представителей Ассоциаций судовладельцев, а также представителей работников мировой морской индустрии, в том числе профсоюзов. От Украины в состав



Вторая Международная конференция «Крьюинг в Украине», Одесса, 2010



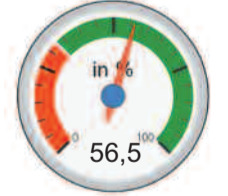
Список стран, ратифицировавших MLC 2006

Country	Date	Status
Antigua and Barbuda	11 августа 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Australia	21 декабря 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Bahamas	11 февраля 2008	Конвенция еще не вступила в силу
Benin	13 января 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Bosnia and Herzegovina	18 января 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Bulgaria	12 апреля 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Canada	15 июня 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Croatia	12 февраля 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Denmark	23 июня 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Gabon	12 мая 2011	Получены инструменты ратификации – ожидание регистрации
Kiribati	24 октября 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Latvia	12 августа 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Liberia	07 июня 2006	Конвенция еще не вступила в силу
Luxembourg	20 сентября 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Marshall Islands	25 сентября 2007	Конвенция еще не вступила в силу
Netherlands	13 декабря 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Norway	10 февраля 2009	Конвенция еще не вступила в силу
Palau	29 мая 2012	Конвенция еще не вступила в силу
Panama	06 февраля 2009	Конвенция еще не вступила в силу
Poland	03 мая 2012	Конвенция еще не вступила в силу
Saint Kitts and Nevis	21 февраля 2012	Конвенция еще не вступила в силу
Saint Vincent and the Grenadines	09 ноября 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Singapore	15 июня 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Spain	04 февраля 2010	Конвенция еще не вступила в силу
Sweden	12 июля 2012	Конвенция еще не вступила в силу
Switzerland	21 февраля 2011	Конвенция еще не вступила в силу
Togo	14 марта 2012	Конвенция еще не вступила в силу
Tuvalu	16 февраля 2012	Конвенция еще не вступила в силу

Number of ILO member States having ratified the Convention



Percentage of world gross tonnage of ships



ВНИМАНИЕ, ПРИВАТИЗАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ!

Федерация профсоюзов Украины совместно с Профсоюзом работников морского транспорта Украины провела заседание круглого стола на тему «Социально-экономические аспекты приватизации морских портов». В основу обсуждений были положены статьи закона «О морских портах Украины» и действующего законодательства в сфере реформирования отношений собственности.



В работе заседания приняли участие председатель ФПУ Ю.М.Кулик, заместитель председателя ФПУ С.М.Кондрюк, председатель ПРМТУ М.И.Киреев, председатели профкомов Белгород-Днестровского, Измаильского, Скадовского, Херсонского, Керченского, Феодосийского, Севастопольского, Ренийского морских портов и ГСК «Керченская паромная переправа», а также ряд специалистов ПРМТУ.

Выступая перед участниками круглого стола, председатель ФПУ Ю.М.Кулик поблагодарил коллег за организацию такой встречи и остановился на вопросах, над которыми сегодня работает Федерация профсоюзов. Это, прежде всего, возврат задолженности по заработной плате, сохранность целостности предприятий, профсоюзного имущества. Председатель ФПУ проинформировал о диалоге с органами власти по решению этих вопросов.

Он также подчеркнул важность проведения встреч с председателями первичных профсоюзных организаций предприятий, на которых будут проходить процессы изменения формы собственности. Человек труда должен быть защищен. «Мы будем проводить такие совещания с председателями профкомов строительной отрасли, торговли и других отраслей, где появляются подобные проблемы», – резюмировал Ю.М. Кулик.

Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины М.И.Киреев в своем выступлении отметил важность сохранения профсоюзного членства при реформировании отношений собственности и соответственно – социальных гарантий, которые распространяются на членов профсоюзов. Он также подчеркнул необходимость сохранения в сложившихся условиях объектов социальной сферы. М.И.Киреев отметил, что обсуждение совместно со специалистами ФПУ актуальных



М. Киреев, Председатель ПРМТУ и Ю. Кулик, Председатель ФПУ

проблем деятельности Профсоюза в ходе изменения форм собственности на предприятиях отрасли является эффективной формой профсоюзного диалога и поблагодарил их за помощь в организации этой важной встречи.

О действующем законодательстве в области рефор-



Разъяснения дает заместитель председателя ФПУ С. Кондрюк

мирования отношений собственности (корпоратизация, предприватизационная подготовка предприятий, приватизация) проинформировала собравшихся, а также ответила на их вопрос руководителя управления Фонда государственного имущества Украины В.А. Кальниченко. Участники круглого стола выразили ей благодарность за профессиональные и четкие рекомендации, в частности по сохранению объектов социального назначения и совместных действий администрации, органов местного самоуправления и профсоюзов.

Заместитель председателя Профсоюза работников энергетики и электротехнической промышленности Украины М.П.Курилец, приглашенный принять участие в работе круглого стола, поделился опытом и рассказал о действиях ЦК профсоюза в условиях приватизации предприятий отрасли.

Руководитель департамента правовой защиты аппарата ФПУ И.О.Табулец прокомментировала Закон Украины «О морских портах Украины», принятый Верховной Радой и подписанный Президентом Украины 07.05.2012г., который определяет правовые, экономические и организационные основы деятельности в морских портах Украины.

В соответствии с данным законом имущество, которое используется во время осуществления деятельности в морском порту, и земельные участки в пределах территории морских портов могут находиться в государственной, коммунальной и частной собственности.

Приватизация объектов портовой инфраструктуры,



Разъяснения дает руководитель управления ФГИУ В. Калининко

кроме стратегических объектов, в пределах морских портов осуществляется в соответствии с законодательством о приватизации с учетом особенностей, определенных данным Законом.

Закон позволяет аренду или концессию портовых причалов сроком до 49 лет и открывает путь к приватизации портов в интересах лиц, которые уже осуществляют хозяйственную деятельность на территории порта.

Руководитель департамента производственной политики и коллективно-договорного регулирования аппарата ФПУ А.Д. Павлюк остановился на вопросах особенностей участия выборного органа первичной профсоюзной организации в процессах реформирования отношений собственности.

Участники заседания обсудили возможные социально-экономические последствия реорганизации портов для членов профсоюзов отрасли. Ведь 20-летний опыт приватизационных процессов показал, что, невзирая на количественные показатели приватизации, за весь период реформирования отношений собственности назвать ее эффективной, как с точки зрения повышения социально-экономической эффективности производства и мотивации к труду, так и создание эффективного собственника нельзя.

Не достигнута главная цель – повышение эффективности деятельности предприятий, привлечение инвестиций, техническое и технологическое перевооружение производства. Напротив, приватизация привела к целому ряду негативных последствий, таких как, ухудшение жизненного уровня трудящихся, условий и безопасности труда, роста безработицы, задолженности по заработной плате и тому подобное.

Процессы приватизации нередко сопровождаются нарушением действующего трудового законодательства, невыполнением коллективных договоров, необоснованным сокращением производственного персонала, игнорированием научно обоснованных норм труда и отдыха, попыткой новых владельцев уменьшить финансирование на социальную защиту работников, охрану и безопасность труда и тому подобное.

Только совместными усилиями, наработанным опытом участия профсоюзов в защите социально-экономических и трудовых интересов работников при реформировании отношений собственности, при поддержке профильного министерства и Фонда государственного имущества Украины, можно выработать предложения к условиям приватизации, которые позволят повысить не только эффективность работы портов, создать новые рабочие места, но и обеспечат достойную оплату и условия труда. К такому выводу пришли участники заседания круглого стола на тему «Социально-экономические аспекты приватизации морских портов», который совместно провели Федерация профсоюзов Украины с Профсоюзом работников морского транспорта Украины.



И. Табулец, руководитель департамента правовой защиты ФПУ

ВСТРЕЧА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРМТУ М. КИРЕЕВА С ТРУДОВЫМ КОЛЛЕКТИВОМ ПОРТА

В Измаильском морском торговом порту состоялась встреча председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаила Киреева, первого заместителя председателя Профсоюза Олега Григорюка и председателя профсоюзного комитета ГП «Измаильский МТП» Александра Шубина с трудовым коллективом предприятия.



На встречу пришли представители портовых бригад

Михаил Киреев рассказал портовикам о необходимости реформирования портовой отрасли страны. Он подчеркнул, что Закон «О морских портах Украины» даст возможность сохранить и развивать эти предприятия. Председатель Профсоюза привел пример Одесского порта, который за последние четыре года смог реализовать только один инвестиционный проект, в то время как за этот же период порт Констанца, Румы-

ния, получил 1 млрд. евро инвестиций на развитие и модернизацию предприятия.

В настоящее время порты Румынии, Молдовы и России являются более привлекательными для грузовладельцев из-за благоприятного инвестиционного климата, развитой инфраструктуры, гибкой тарифной политики. В Украине в 2011 году 49% грузов пришлось на частные стивидорные компании, поэтому принятие Закона о портах больше нельзя откладывать. Уже спустя месяц после подписания Закона инвесторы заинтересовались Измаильским портом.

Михаил Киреев подчеркнул, что профсоюз работников морского транспорта всегда отстаивал и будет отстаивать права портовиков. Более того, в отраслевом соглашении прописано, что в случае прихода в порты инвесторов в составе комиссии обязательно должны присутствовать члены профкома предприятий, которые будут участвовать в оценке объектов предприятия. Также в отраслевом соглашении предусмотрено сохранение уровня заработной платы, социальных гарантий, всех пунктов коллективного договора.

Александр Шубин сообщил, что все пункты Коллективного договора администрации и профсоюзным комитетом Измаильского порта выполняются, а проблемы, которые сейчас есть на предприятии, являются следствием беспрецедентного падения грузопотоков по всем портам Дуная. Он подчеркнул, что портовикам не следует идти на поводу у политиков, которые используют сложившуюся ситуацию в своей предвыборной кампании. В заключение Михаил Киреев и Александр Шубин еще раз обозначили основную функцию профсоюза – это представление и защита интересов работников отрасли, в том числе портовиков.



М. Киреев, Председатель ПРМТУ

МИХАИЛ КИРЕЕВ: «ПРОФСОЮЗЫ ДОЛЖНЫ КОНТРОЛИРОВАТЬ ПРОЦЕСС ПРИВАТИЗАЦИИ МОРСКИХ ПОРТОВ»

Полным ходом идет подготовка к приватизации морских портов Украины. Начатый после распада СССР процесс отчуждения у государства всей структуры, связанной с морской отраслью, вступает в решающую фазу. Сначала будет изъят отечественный флот, теперь дело дошло и до морских портов. Смогут ли проконтролировать приватизацию профсоюзы, призванные защитить человека труда? На этот и ряд других вопросов мы попросили ответить председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаила Киреева.



- Хотелось бы узнать ваше мнение по волнующему многих: Украина – это морская держава или просто страна у моря?

- Еще Петр I говорил, что счастлива та страна, которая имеет выход к морю. Он имел в виду, конечно же, наличие своего мощного флота, ведение морской торговли и так далее. К сожалению, после того, как Украина стала независимым государством, она это счастье потеряла. Нет, сами выходы к морю остались. Но где же был славный флот, где, образно говоря, та курица, которая несла золотые яйца?

Один из крупнейших в мире флот благополучно умыкнули. Наверное, первый президент Украины посчитал: специалистов морской отрасли, а именно по морскому судостроению в Украине нет, все они в Москве, потому что там было Министерство морского флота СССР. Из этого был сделан вывод, что Украине флот не нужен. С нелегкой руки тогдашнего руководства суда стали уходить в офшоры. Черноморское морское пароходство, которое насчитывало тогда более 350 судов, осуществляло большую часть перевозок как национальный перевозчик, было крупным поставщиком средств в бюджет, в том числе и валютных

поступлений, так и кануло в Лету. Кстати, до сих пор еще пытаются некоторые объекты Черноморского морского пароходства продать, раздать. Это говорит о том, насколько же оно было богатым, что за почти 20 лет не смогли все растащить, как говорится, до дышка.

Таким образом, к сожалению, в Украине флота не осталось, и было заявлено, что она уже не морская держава, а транзитная. Что касается портов, они всегда являлись самостоятельными, градообразующими предприятиями. Как правило, с большой социальной сферой. А это стадионы, базы отдыха, детские сады. Портовики всегда считались этакой привилегированной частью работников и в отрасли, и в нашем профсоюзе. И вот реформы, всевозможные преобразования, происходящие в стране и отрасли, коснулись и портовиков. Сложно однозначно сказать, хорошо это или плохо. Но уж точно можно утверждать, что широко обсуждаемый сейчас Закон о морских портах Украины, далек от совершенства. В нем нужно многое доработать.

С другой стороны, совершенно очевидно, что сегодня в отрасль и в морские порты нужны инвестиции. Необходимо привлекать инвесторов, их деньги для того, чтобы их развивать. Яркий пример – проведение Евро-2012. Это событие повысило международный имидж нашей страны. В то же время построены аэропорты, дороги, стадионы – все то, что необходимо для любой цивилизованной страны.

- Что особенно настораживает профсоюзы в этом законе?

- Понимаете, людей пугают, например, примеры российского опыта приватизации морских портов. С россиянами, кстати, мы недавно на эту тему общались. И они рассказали, что где-то 50 процентов ра-

ботников попадают под сокращение. Чего греха таить, есть, конечно, лишние люди, особенно в управленческом аппарате, где были когда-то раздуты штаты. Но давайте проанализируем. Вот взять хотя бы Ренийский порт. Это градообразующее предприятие. Куда после увольнения из порта людям идти работать? Такая же ситуация и в других портах. Вот и получается, что портовиков нужно куда-то устраивать. Поэтому самый главный на сегодня вопрос: зачем нам этот закон, мы работали, получали нормальную зарплату, порт рентабельный, приносит доход, зачем порты отдавать, неужели государство не может ими эффективно управлять?

- В таком случае, рассмотрим дилемму: профсоюз и приватизация портов?

- Мы еще несколько лет назад предусмотрели эти процессы и приняли упреждающие меры. В нашем отраслевом соглашении, в коллективных договорах их заранее заложили. Теперь представители трудового коллектива, как правило, это профсоюзы, которые подписывают коллективный договор, обязательно должны участвовать во все комиссиях по вопросам оценки собственности. В комиссиях по инвентаризации собственности обязательно должен быть представитель профсоюзов. В том числе и в инвентаризации объектов социальной сферы. То есть, можно сказать, что профсоюзы должны сопровождать и контролировать процесс приватизации морских портов.

Я согласен с тем, что в ходе преобразований морские порты, может быть, и должны избавляться от какой-то социальной сферы. То есть порт должен заниматься своей основной деятельностью – грузопереработкой. А содержать общепит для малосемейных, детсады, стадионы все же не совсем входит в круг деятельности порта. Может быть. Но вы посмотрите, какие сохранились при портах прекрасные базы отдыха, дома культуры, школы, детсады! Ведь здесь оздоравливались, учились, ходили на концерты целые поколения портовиков. Как же это взять у трудового коллектива и отдать кому-то в собственность? И, конечно же, предприятия хотят сохранить для себя эти объекты социальной сферы.

Продолжение на 6 стр.

Продолжение, начало на 5 стр.

И не случайно, думаю, на круглом столе «Социально-экономические аспекты приватизации морских портов», который Федерация профсоюзов Украины провела вместе с Профсоюзом работников морского транспорта Украины, поднимался вопрос: как можно было бы отдавать объекты социального назначения в коммунальную собственность, где они будут сразу распроданы, а сохранить в собственности трудового коллектива?

- Как ПРМТУ защищает права и интересы работников, контролирует создание достойных и безопасных условий труда?

- На каждом предприятии отрасли принимаются коллективные договоры, где прописываются социальные гарантии для работника. Профсоюзы контролируют, чтобы они выполнялись в полном объеме. В связи с реформированием, изменениями в форме собственности портов, людям, конечно же, интересуют вопросы: сохраняются ли за ними рабочие места и социальные гарантии?

Сегодня стоит перед председателями профкомов портов главная задача: идти прямо к людям, на причал, объяснять не абстрактному, а совершенно реальному Ивану Ивановичу, что профсоюз тебя защитит и ты должен оставаться членом профсоюза. Мы будем добиваться сохранения за тобой этих социальных гарантий. И кто бы ни пришел – какой-то океанский Смит или российский и украинский олигарх, по украинскому законодательству предусмотрено, что председатель профкома имеет право действовать так: заявить, что на предприятии есть проф-

союзная организация и необходимо заключить коллективный договор.

Хочет новый собственник или не хочет, но он, в соответствии с украинским законодательством, должен это сделать. Я всегда говорю, что против доведения ситуации до конфликтов, противостояний. Становиться в позу, начинать войну, выходить на баррикады – это не самый правильный подход. Ценится сегодня в Украине, как и в международной профсоюзной деятельности, переговорный процесс, социальный диалог.

- Кстати, по поводу социального диалога. А как у Профсоюза складываются отношения с руководством отрасли, органами власти?

- Мы находим общий язык. Даже если какому-то клерку не нравится какой-то представитель Профсоюза, то эти эмоции должны быть оставлены в стороне. Считаю, прежде всего – дело, имеющееся отраслевым соглашением и обязательное его выполнение. Мы стараемся убеждать их, что это все должно делаться спокойно, без лишних эмоций. Есть законодательство, его нужно выполнять.

В своей деятельности мы ощущаем поддержку и реальную помощь ФПУ. Всегда идут нам навстречу заместители председателя Федерации Сергей Михайлович Кондрюк, Григорий Васильевич Осовой, Сергей Яковлевич Украинец. Особые поддержки, помощь и понимание наших проблем мы ощущаем от председателя Федерации Юрия Николаевича Кулика. Он всегда старается вникнуть в проблему и помочь ее решить.

- Расскажите о ближайших и, если можно так сказать, стратегических планах Профсоюза?

- Прежде всего, нам придется решать актуальные вопросы с теми инвесторами, которые придут в наши бывшие государственные порты. Им будут предоставлены причалы для проведения погрузо-разгрузочных работ. С этими людьми нужно найти общий язык. Это должны сделать наши профсоюзные лидеры на местах. Они должны сесть за стол переговоров и обговаривать вопросы социальной защиты работников, сохранения надлежащих условий труда и его оплаты. Тем более, что в этом плане уже есть положительные примеры. Скажем, в Одесском порту есть восемь таких предприятий. Компромисс находят путем переговоров. Их работники живут не хуже, чем работники наших государственных предприятий.

- Кроме портовиков в Профсоюзе есть и украинские моряки. Как с ними обстоит дело?

- Да, около 70 тысяч украинских моряков работают на иностранных судах. Естественно, Профсоюз работников морского транспорта Украины как член международных профсоюзных организаций, сотрудничает с иностранными судовладельцами коллективные договора. Мы требуем их выполнения.

Сейчас у нас идет процесс не только подписания этих договоров, но и их расширения, углубления, совершенствования. С принятием Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве повысятся требования к агентствам, которые занимаются трудоустройством моряков. Кстати, по международной линии мы также выходим на более высокий уровень. С нашим мнением считаются и к нам прислушиваются, потому что мы стремимся к диалогу как в Украине, так и на международном уровне.

Алексей Петруня

праці, пільг та соціальних гарантій для трудящих, які переходять на підприємства, створені в процесі реорганізації, або працюють на території морського порту на основі інвестиційних договорів.

Підстава: частина 3 ст. 36 Кодексу законів про працю України, постанови Верховного суду України від 06.11.1992 р. «Про практику розгляду судами трудових спорів», доповнення № 4 від 01.03.2009 р. у ст. 2.30 чинної Галузевої угоди.

5. Про необхідність включення до складу конкурсних комісій з продажу пакетів акцій публічних акціонерних товариств, з корпоративної або по приватизації державних підприємств, створених на базі майна структурних підрозділів державних морських портів, представників первинних профорганізацій, створених на підприємствах, що працюють на території морських портів, як повноважних представників трудових колективів.

Підстава: ст. 25 Закону України «Про професійні спілки ...», ст. 2.32 чинної Галузевої угоди.

6. Про необхідність вирішення питань спільно з Фондом державного майна України та за участю Профспілки про можливість включення окремих соціально значущих об'єктів культурно-спортивного та оздоровчого призначення, що перебували на балансі реорганізованих державних морських портів, в статутні фонди публічних акціонерних товариств, створених на базі майна їх структурних підрозділів, або передачу їх в безстрокове безоплатне користування економічно активним суб'єктам підприємницької діяльності, які працюють на території порту – стівдорним компаніям.

Підстава: ст. 24 Закону України «Про приватизацію державного майна».

7. Про необхідність проведення дієвого соціального діалогу та консультацій з Профспілкою і його первинними профорганізаціями при розробці в морській галузі та на підприємствах цільових програм, наказів, розпоряджень та інших нормативно-правових документів з питань соціально-трудових відносин, у зв'язку з майбутньою реорганізацією державних морських портів.

Підстава: додатки № 9 і № 10 до діючої Галузевої угоди /додаток № 3 від 30.07.2008 р.

8. Про необхідність збереження існуючої в державних морських портах системи колективного регулювання виробничо-економічних і соціально-трудових відносин на підприємствах усіх форм власності, створених в процесі їх реорганізації або працюючих на території морських портів на основі інвестиційних договорів за участю Профспілки та його первинних профорганізацій.

Підстава: ст. 65 Господарського кодексу України, ст. 2 Закону України «Про колективні договори і угоди», «Генеральна угода між Кабінетом Міністрів України, всеукраїнськими об'єднаннями роботодавців і підприємців та всеукраїнськими профспілками і профоб'єднаннями».

Професійна спілка робітників морського транспорту України висловлює надію і впевненість у тому, що складний і соціально значущий процес реформування виробничо-господарської діяльності і зміна правовідносин власності в морській галузі України пройде цивілізовано, гласно і відкрито, в соціальному діалозі і консультаціях Міністерства інфраструктури України з усіма всеукраїнськими репрезентативними галузевими профспілками і профоб'єднаннями, в суворій відповідності з нормами діючого законодавства, в інтересах і держави, і найманних працівників, а також без будь-яких колективних трудових спорів і конфліктів.

З повагою,

Голова Профспілки робітників морського транспорту України



M.I. Kiriev

ПРОФСОЮЗ – ЭТО ЗАЩИТА ПОРТА И ЧЕЛОВЕКА

Как уже отмечалось, Федерация профсоюзов Украины и Профсоюз работников морского транспорта Украины организовали круглый стол на тему «Социально-экономические аспекты приватизации морских портов», посвященный обсуждению закона «О морских портах Украины» и действующего законодательства в сфере реформирования отношений собственности.

В работе круглого стола приняли участие: Председатель ФПУ Юрий Кулик, заместитель Председателя ФПУ Сергей Кондрюк, Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев, председатели профкомов морских портов.



Валерий Тернавский, председатель профкома Херсонского МТП

На заседании обсуждались и возможные социально-экономические последствия реорганизации портов. Ведь предыдущий опыт приватизации показал, что, несмотря на количественные показатели, назвать ее эффективной нельзя. Профсоюзные активисты считают, что не достигнуты основные цели: повышение эффективности работы предприятий, привлечение инвестиций, техническое перевооружение производства.

Участники круглого стола говорили о том, что эти процессы нередко сопровождаются нарушением действующего трудового законодательства, невыполнением коллективных договоров, сокращением производственного

персонала, игнорированием обоснованных норм труда и отдыха, попыткой владельцев уменьшить финансирование на социальную защиту работников, охрану и безопасность труда.

- Вот и на этой встрече вопросов было гораздо больше, чем ответов на них, – отметил председатель профкома Херсонского морского торгового порта Валерий Тернавский. – В частности, какая судьба ожидает многочисленные базы отдыха и пансионаты, детские оздоровительные лагеря и водноспортивные станции, которые находятся сегодня на балансе морских портов? Что будет с ними?

Мы, например, приняли решение и получили согласие трудового коллектива на передачу в городскую коммунальную собственность детского сада «Морячок» и общежития порта. А по другим объектам ясности нет.

Однако, как бы там ни было, закон принят. Мы его долго ждали – почти 15 лет на обсуждение. Необходимость принятия закона о портах назрела очень давно. Теперь, по крайней мере, будет хоть какая-то определенность. Будет четкая схема, которая указывает, как и что надо делать, а не как сейчас – полная неразбериха.

Понятно, что в новый документ будут вноситься изменения и дополнения, так же как, например, в Налоговый кодекс Украины. Реалии дня будут требовать необходимых корректировок. Документ вступит в силу 13 июня 2013 года. В течение ближайших десяти месяцев Кабинету Министров Украины предложено привести в соответствие с этим законом все нормативные акты.

ГЛАВНОЕ - СОХРАНИТЬ СОЦИАЛЬНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ КОЛЛЕКТИВОВ



Сергей Щербак, Председатель профкома Феодосийского МТП

ную деятельность и выполняют государственное задание. При этом не обращаются за помощью к госбюджету, к органам государственной власти.

С принятием Закона Украины «О морских портах Украины» у портовиков возникло множество вопросов. Законом определено, что все государственные предприятия морских портов должны быть либо приватизированы, либо сданы в аренду, либо переданы в концессию, причем на длительный срок.

Речь идет о трёх, пяти и даже о 49 годах – такой срок сможет использовать собственник портовый причал. Считается, что управление госсобственностью не столь эффективно, как если бы за дело взялась частная компания, что лучше это сделают негосударственные инвесторы и портовые операторы.

Всё внимание в законе направлено на приватизационные процессы, и ничего не сказано о роли и участии в них трудовых коллективов, о том, что их ждёт после завершения этих процессов, и сохраняются ли рабочие места. Ведь по опыту других стран известно, что подобная реструктуризация приводит к сокращению численности рабочих мест, к массовым увольнениям. Это очень сильно тревожит людей.

Следующие, что беспокоит людей – это сохранение социальной сферы. Речь идет о поликлиниках, детских садах, базах отдыха, клубах, детских оздоровительных лагерях. Эти объекты создавались предприятиями практически за свой счёт и являются гордостью любого порта, в законе о них ничего не сказано.

В своё время они создавались портовиками как неприбыльные и, скорее всего, будут выставлены на продажу. Таким образом, работники и их семьи могут лишиться социальной сферы.

Не блуд возможности гарантированного бесплатного медицинского обслуживания. льготного санаторно-курортного лечения. Люди будут лишены культурно-массовых ме-

роприятий, которые проводились в клубах, интерклубах. Ведь кроме работы существует культурная жизнь, духовное развитие людей, воспитание подрастающего поколения. Детские сады, которые были построены портовиками – это ведь настоящая гордость порта! Портовик, который знает, что там его ребёнок будет защищён, накормлен, обучен, – такой работник может спокойно и эффективно работать.

Что касается закона, то с одной стороны он должен работать, с другой – не должен противоречить действующим нормативным актам.

И главным условием любого закона должно быть – не навредить людям, сохранить их рабочие места, их заработную плату, сохранить имеющиеся социальные достижения коллективов.

Если сейчас порт – многофункциональное предприятие, где сейчас работают различные подразделения, обеспечивающие его работу – это РСУ, механическая мастерская, электрохозяйство, служба бытового обеспечения, инвентарный склад, то при проведении приватизации – **все эти подразделения станут отдельными самостоятельными предприятиями.**



О сегодняшних проблемах Феодосийского МТП рассказывает Сергей Щербак, председатель профкома предприятия

Окончание на 7 стр.

Окончание. Начало на 7 стр.

Возникает вопрос, насколько они будут связаны в дальнейшем между собой и какая будет мотивация, чтобы создать единую профсоюзную организацию. Ведь у каждого предприятия будут отдельные задачи. И очень важно, чтобы люди поняли, насколько им нужна сильная первичка.

Они должны доверить председателю профкомитета, которого изберут, чтобы он достойно защищал их интересы.

А работодатели – их окажется очень много после реструктуризации (пока он один – Министерство инфраструктуры в лице начальника порта) – все ли они захотят заключать коллективные договора? Да, закон обязывает их это делать, но работодатели могут принять другие решения. И потом, как их объединить, все эти коллективные договора, чтобы они преследовали одну цель, решали одни задачи?

Насколько позволят работодатели, чтобы этот единый, мощный профсоюз защищал работников и осуществлял одну из главных задач – помогать работодателям в органи-

зации нормальной, планомерной работы и создании хорошего морального климата в коллективе? Как всё это будет выглядеть после того, как произойдет приватизация, реструктуризация портов на мелкие, отдельные предприятия? Это тоже людей тревожит.

И самое главное, что на сегодняшний день настораживает людей – нет информации о том, что их ждёт в будущем с вступлением в силу основных положений закона. Пока идут какие-то процессы, Министерство инфраструктуры проводит заседания, совещания. Их решения пока не имеют широкой огласки. В работе этих заседаний не участвуют представители коллективов, председатели профкомов, чтобы, имея информацию, донести её до людей и либо успокоить их, погасить социальную напряжённость, либо совместно с работодателями принимать меры для того, чтобы этот закон был применён к пользе для людей.

Светлана Иваницкая, текст
Алексей Егоров, фото

ПРАВА ПОРТОВИКОВ – НА ПЕРВОМ МЕСТЕ!

Председатель профкома Керченского морского торгового порта Ирина Черненко поделилась своим мнением: – **Я считаю, что нам с вами пока еще рано говорить о приватизации портов, – отметила она.**

На данный момент проблема заключается в другом: в соответствии с требованиями законодательства, для дальнейшего развития портов предлагается передача их в концессию, внешние инвестиции, в том числе вложение иностранного капитала в развитие портов, создание арендных, субарендных предприятий и т.д.

Конечно, все новое несет с собой риски и привлечение капитала извне позволяет нам сделать прогноз, что впоследствии этот капитал «захочет властвовать». А это означает, что интересы наемного работника могут утратить приоритетность, потому что капиталисты, к сожалению, о людях труда не думают.

Для профсоюзной организации также возникает угроза, в частности, в том, что новые собственники могут пересмотреть ранее достигнутые договоренности по трудовому соглашению.

У нас очень высокий уровень коллективного урегулирования – Профсоюз работников морского транспорта Украины, через Отраслевое соглашение, договорился с администрацией портов о достойном уровне социальных гарантий для работников.

Во всех портах создана и действует на благо тружеников социальная сфера и т.д. Вот что нужно сохранить, это наша боль и за это переживают все.

Ведь, если мы потеряем социальную сферу, будет



Ирина Черненко, председатель профкома Керченского МТП

всем плохо. Тем не менее, закон о приватизации портов принят, его нужно выполнять, но профсоюзные организации должны работать над тем, чтобы реформирование форм собственности принесло как можно меньше

ущерба и не нарушился уже сложившийся оптимальный социальный баланс. В этом я вижу основную задачу профсоюзных комитетов на данном этапе.

Светлана Иваницкая

ХЕРСОНСЬКА ДЕРЖАВНА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ СЕРЕД МОРСЬКИХ ВИЩИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ УКРАЇНИ ПОСІЛА ПЕРШЕ МІСЦЕ

Перед початком подачі документів абітурієнтами газета «**Освіта України**» опублікувала рейтинги найкращих ВНЗ України, складені Інститутом інноваційних технологій змісту освіти МОНмолодьспорту України.



У світовому та європейському освітньому просторі рейтингові системи набули значного поширення застосування в економічній, соціальній, політичній та інших сферах суспільного життя. Рейтингове оцінювання діяльності вищих навчальних закладів усіх форм власності є невід'ємною складовою національного моніторингу вищої освіти.

Перед початком вступної кампанії Міністерство освіти науки, молоді та спорту України оприлюднило рейтинги найвідоміших вищих навчальних закладів держави, складені Інститутом інноваційних технологій змісту освіти. У рейтинговому дослідженні взяли участь 229 вищів акредитації всіх форм власності та за основні критерії оціню-

вання взято показники діяльності вищих навчальних закладів, характеризують активність на міжнародному рівні, якість контингенту студентів, якість науково-педагогічного потенціалу, результативність науково-дослідної й науково-технічної діяльності та ресурсне забезпечення навчального процесу.

Інститут інноваційних технологій змісту освіти розподілив вищі навчальні заклади України на ідентифіковані групи, з урахуванням специфіки підготовки кадрів та профілю вишу. Херсонська державна морська академія увійшла до групи технологічних вищих навчальних закладів, будівництва транспорту. В цьому рейтингу вона зайняла друге місце (після Київського національного університету будівництва та архітектури) перше – серед морських навчальних закладів акредитації.

Херсонську державну морську академію визнано найкращою серед морських навчальних закладів України.



УКРАЇНСЬКИЙ КРЮІНГ: НЫНЄШНЄЕ ПОЛОЖЄННЄ И ЧТО БУДЕТ В ДАЛЬНЄЙШЕМ

Украина – «морская держава»

Сегодня на территории Украины официально получили лицензии Министерства социальной политики на право заниматься посредничеством в трудоустройстве украинских граждан за границей более 900 агентств и компаний, из них порядка 250 морских крьюинговых компаний находятся в Одессе.

По данным Управления труда и социальной защиты населения Одесской облгосадминистрации за 2011 год было трудоустроено 58,569 моряков, из них 31,000 офицеров и 28,000 рядового состава. Как результат, практически 25-летнего срока работы системы крьюинга в Украине на судах иностранных судовладельцев трудоустроены и успешно работают по разным оценкам около 70,000 украинских моряков, из них порядка 59,000 – одесситы.

По оценке ВМСО в докладе за 2010 год показана нехватка офицеров на мировом рынке труда (порядка 2% от всего их количества), т.е. порядка 20 000 человек. По дальнейшим прогнозам эта цифра увеличится с 2% до диапазона 3%-11%, т.е. в среднем до 40 000 человек. На фоне показателей министерств и ведомств существуют и авторитетные экспертные оценки. Они так определяют нехватку офицерских должностей – до 30 000 человек.

Украина занимает четвертое место в мире по трудоустройству моряков на суда «под флагом», она сохранила значительный кадровый потенциал и может увеличить список специалистов в офицерских должностях на судах иностранных судовладельцев.

2010 год ИМО был объявлен Годом моряка, тогда же была принята новая редакция Международной конвенции и Кодекса о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ). Не остались в стороне и проблемы кадрового обеспечения. По различным источникам Украина, например, входит в пятерку лидеров по поставке командного состава. По такому показателю, как отношение количества офицеров морского торгового флота состава к сумме населения страны, Украина с показателем 6,69 опережает и Филиппины (6,28), и Китай (0,43), и Индию (0,43), и Турцию (5,16).

По заявлению заместителя представителя Украины при ИМО Константина Биллара, «Комитет по безопасности на море, по результатам предварительного рассмотрения подкомитетом STW, публикует перечни государств, которые демонстрируют полное соответствие в вопросах выполнения требований Конвенции ПДНВ (так называемый «белый список»). Последняя версия опубликованного списка была обнародована ИМО 24 мая 2011 года. Украина числится среди государств, полностью выполняющих требования Конвенции ПДНВ».

Таким образом, как только Манильские поправки к STCW будут имплементированы в национальное законодательство, а это должно произойти в период с 1 июля 2013 года по 2017 год, наша страна будет продолжать готовить квалифицированные морские кадры на уровне международных стандартов и подтверждать свой статус среди основных конкурентов – поставщиков морских кадров, таких как Филиппины, Индия и Китай.

Рост численности украинских морских офицеров на мировом рынке труда начался с 2000 года и составил за 10 лет 153% (в 2,5 раза). Общее количество офицерского состава в мире с 1995 до 2010 года увеличилось только на 34%. Эти цифры – убедительное свидетельство о конкурентности украинских моряков.

Необходимо отметить, что вокруг морского рынка труда формируется инфраструктура его поддержания, как сложного механизма для реализации кадрового потенциала Украины, а именно такие системы: государственного морского образования Украины, в которой насчитываются 14 профильных морских учебных заведений, в одной только ОНМА с филиалами учатся одновременно 12,000 курсантов; подготовки и дипломирования моряков, дипломно-паспортные отделы, капитаны портов; учебно-тренажерных центров; государственных одобренных диагностических центров и медицинских заведений, осуществляющих профотбор моряков и другое.

Сводная Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве, МLC 2006. Основные положения

Главная стратегическая цель Международной организации труда, МОТ – «реализовать право всех людей на достойный и производительный труд в условиях свободы, равенства, безопасности и уважения к личности».

Она сделала существенный шаг к созданию главного международного стандарта, который обеспечивает «Биль о правах мореплавателей» примерно для 1,2 миллиона людей, занятых в судоходстве. 23 февраля 2006 года на 94-й сессии Международной конференции труда была принята Конвенция о труде в морском судоходстве. Этим важным документом объединены и приведены в соответствие с современными требованиями положения 68 действующих конвенций и рекомендаций МОТ в области морского права.

Сводная Конвенция (СК) о труде в морском судоходстве регулирует вопрос минимальных требований относительно труда моряков на борту, условий их занятости, отдыха, питания, охраны здоровья, социально-бытового обслуживания, социального обеспечения и защиты. В частности, предусмотрено создание эффективной и подотчетной системы поиска работы – эта услуга для моряков должна быть бесплатной. Определено также обязательство крьюинговых компаний об информировании моряков об их правах и обязанностях, выдаче каждому копии трудового договора, постоянному обновлению открытого для проверки компетентным органом реестра всех трудоустроенных моряков, страховой защиты, прозрачности и ответственности в отношениях с судовладельцем, предоставления компетентному органу сведений об урегулировании жалоб.

Названной Конвенцией объединены современные нормы существующих конвенций и рекомендаций о труде в морском судоходстве, а также основополагающие принципы, содержащиеся в других международных конвенциях о труде. СК предусмотрен механизм контроля за соблюдением и обеспечением её выполнения государством флага судна и государством порта в рамках процедур портового контроля, согласно которому все суда, плавающие под флагом государства – члена МОТ, должны иметь и регулярно подтверждать Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Кроме того, согласно Конвенции судно может в соответствии с международным правом быть подвергнуто инспекции не только государством флага, но и другим госу-



Игорь Сафин

дарством – членом МОТ, ратифицировавшим данную Конвенцию, когда это судно находится в одном из его портов, в целях определения, соблюдаются ли на нём конвенционные требования. При этом каждое государство – член МОТ, выполняя инспекцию в соответствии с Конвенцией, не должно предоставлять судам любого государства, не ратифицировавшего эту Конвенцию, более благоприятный режим, чем судам, плавающим под флагом государства, которое её ратифицировало.

МОТ 2006: трудовые контракты и обязанности судовладельца по защите прав моряков

Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве в Разделе 2 – Условия занятости стандартом А2.1 четко определяет набор минимальных требований к трудовым договорам моряков, а именно: имя и адрес судовладельца; место и дату заключения трудового договора моряка; должность, на которую нанимается моряк; размер заработной платы моряка или, там, где это применимо, – формулу, используемую для ее исчисления; размер оплаты ежегодного отпуска или, там, где это применимо, – формулу, используемую для ее исчисления; срок и условия прекращения действия договора; медицинское обслуживание и пособия по социальному обеспечению, предоставляемые моряку судовладельцем; право моряка на репатриацию.

Все оговоренные условия работы для моряков могут быть частью коллективного договора между профсоюзной организацией и судовладельцем. 1 апреля 2012 года для всех моряков компании V.Ships (Ukraine) вступил в силу коллективный договор TCC Agreement, который соответствует всем нормам и требованиям конвенции MLC 2006.

Госдума РФ ратифицировала Конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве

Россия присоединилась к Конвенции о труде в морском судоходстве, принятой МОТ, закон об этом 5 июня подписал президент России Владимир Путин.

Конвенция в целом соответствует законодательству Российской Федерации. Вместе с тем отдельные её положения, касающиеся репатриации, найма, трудоустройства и охраны труда моряков, их медико-социального обеспечения, питания и социально-бытового обслуживания, потребуют принятия нормативных правовых актов или внесения изменений в отдельные законодательные и иные нормативные правовые акты.

Имплементация требований Конвенции МОТ 2006 в законодательство Украины

По всей вероятности, Конвенция вступит в силу летом 2013 года, однако в Украине должна быть готовность к этому процессу. Однако, не совсем понятна позиция министерств и ведомств в плане ратификации этого документа. На сегодняшний день создан национальный комитет, который занимается ратификацией СК. Морская общественность старается оказывать влияние на реализацию проекта, но процесс продвижения идет медленно. Существуют несколько оценок того, как обстоят дела, и по какому



Владимир Мамонтов

Окончание на 10 стр.

Окончание. Начало на 9 стр.
сценарию будут развиваться события.

Первый – представители государственной власти не понимают значимости последствий, которые наступят, если СК не ратифицируют. Этот документ является фундаментальным, независимо от того, будет он принят или нет, Украина будет обязана его выполнять. Мы в определенной мере можем потерять морской рынок труда. На первую ступень станут те, кто ратифицировал Конвенцию.

Второй – о нашей неповоротливой бюрократической машине. Сопровождение Конвенции весьма затратная работа – а у нас всегда бюджетных средств не хватает. Но есть международный механизм финансирования имплементации СК, нужно лишь предоставить государственные гарантии МОТ, что выделенные средства целевым назначением пойдут на совершенствование законодательства Украины в отношении требований Конвенции.

Ученые Одесской национальной морской академии провели анализ соответствия норм национального законодательства в области трудоустройства моряков нормам СК, он был опубликован в прессе.

Анализ не претендует на статус официального источника, но показывает, что большая часть требований Конвенции перекликается в той или иной мере с национальным законодательством Украины. Определенная часть нуждается в суще-

ственной доработке законодателем, это касается таких проблем, как социальное обеспечение; контроль за судами в порту; процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу и др.

Крюинг Украины – содействие эффективной занятости, создание рабочих мест в контексте социальных инициатив Президента Украины

Сегодня перед представителями власти стоит крайне ответственная задача: вернуть работу над реализацией социальных инициатив Президента. Это означает, что впервые в истории независимой Украины будет разработана целостная социальная реформа. Что касается агентств по трудоустройству моряков, они играют значительную роль по трудоустройству наших граждан, которые везут в страну значительные финансовые средства, реализуя свое право на честный и хорошо оплачиваемый труд.

Игорь Сафин, кандидат технических наук, капитан дальнего плавания, директор ДП «V.Ships (Ukraine)»

Владимир Мамонтов, капитан дальнего плавания, заместитель директора ДП «V.Ships (Ukraine)» по управлению качеством

КРЮИНГ – УЧАСТНИК МИРОВОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА В МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

Сергей Мануйленко, директор агентства «Еврокрюинг»:

- Суда «под флагом Сводной конвенции 2006» будут иметь сертификат на соответствие необходимым стандартам жизни на судне.

Плюс к этому, дополнительный сертификат должен быть на каждом судне, на котором работает украинский моряк. Он подтверждает, что украинский моряк при подборе, подготовке и отправке моряка в рейс выполнил необходимые требования Сводной конвенции 2006 (далее – СК2006). Таким образом: защищен моряк и судно. Чтобы судовладелец получил данный сертификат, украинское агентство, с которым он работает, должно пройти проверку признанным квалификационным обществом на соответствие требованиям СК2006. Наш офис, например, по требованию судовладельца, проверяло общество ABS. В ближайшие дни будет повторная проверка. Мы исправим полученные замечания и получим сертификат о том, что наша работа полностью соответствует требованиям СК2006. Это очень важный фактор. Как он работает? Предположим, на борту есть моряки пяти национальностей – значит должно быть и пять соответствующих сертификатов. Таким образом, наши моряки сохранили возможность ходить на судах под флагом Кипра, Либерии, Маршалловых островов или другого флота, если украинский моряк прошел проверку и получил соответствующий документ на соответствие требованиям Конвенции.

С точки зрения украинского моряка, как поставщика рабочей силы, такая сертификация уже сейчас в достаточной степени может нормализовать отношения с СК2006. Это означает, что наши почти 100 тысяч украинских моряков, когда государство Украина ратифицирует Конвенцию. Моряки будут уходить в плавание через «сертифицированные крюинги». Таким образом, подтверждая свой профессионализм, они будут стремиться к лучшей обустроенной жизни, то есть увеличивать свой капитал.

Помню, Профсоюз работников морского транспорта Украины организовал и провел семинар. На нем обсуждались проблемы украинских моряков «под флагом». Не обошлось в разговорах и Сводную конвенцию. Я тоже выступил и сказал, что принятие СК2006 означает для страны большие материальные затраты. Прошло время. Сегодня я хочу сказать: Сводная конвенция – это большое благо для моряков. Сертификация крюингов решает на первом этапе проблему ратификации СК2006 в Украине. А само государство Украина должно учиться и двигаться к ратификации Конвенции.

«Ломать через колено» в данном случае нельзя – это ведь человеческие ресурсы, наши моряки. СК2006 защищает труд моряка. Страна должна поднимать стандарты качества труда. И не только для моряков.

Это с одной стороны. Есть и другие проблемы. Например, налогообложение моряков – тоже интересный вопрос. Наши коллеги из Дании, известной морской страны, рассказали нам, что их моряки освобождены от налогообложения зарплат. В Дании закономерно считают, что труд моряка опасный и нелегкий, и этим самым он является достаточным взносом в экономику страны.

Греческие моряки платят небольшой налог, причем



Сергей Маслов Сергей Мануйленко

большая часть его относится на социальное страхование. Прибалтийские мореманы платят налог, исходя из минимальной зарплаты в морской отрасли своей страны.

По этому пути, возможно, пойдут и в Украине. Нужна простая ненапряженная схема для налогообложения наших моряков, подобная, например, прибалтийской. Кстати, подобное предложение в свое время выдвигали специалисты Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Сергей Маслов, генеральный директор компании «Колабрия Шипменеджмент Украина»:

- Как сейчас идут дела у крюинга, который сертифицирован согласно стандартам СК2006? Судовладелец теперь ответственен за выбор такого качественного крюинга. Квалификационное общество сертифицирует агентство по подбору персонала и отправке моряков на судно. Судовладельцы будут стремиться работать с такими компаниями.

Требования Конвенции достаточно жесткие. Одно из главных – крюинговые компании не имеют право получать вознаграждение за оказанные услуги.

Мануйленко:

- В Одессе порядка тридцати крюингов прошли или в ближайшее время пройдут подобную сертификацию. Сертификат соответствия на борту судна и сертификат крюинга – это реальная защита моряка, потому что все контракты, которые подписывает моряк, будут проверяться на соответствие СК2006. Условия труда должны соответствовать требованиям Конвенции. Это означает, что не будет безответственной эксплуатации, которая иногда наблюдалась на судах разных компаний. На морском рынке труда останутся только те агентства, которые выполняют требования прописанные в СК2006. В результате морской труд становится все более цивилизованным и привлекательным. Потому что очеловечился.

Если мы в своих компаниях стали стремиться достичь стандартов Конвенции, постепенное продвижение в сто-

рону ратификации СК2006 должно стать явлением закономерным и неизбежным. Собственно говоря, для морских кадров решение уже есть. И оно стало международно признанным.

Маслов:

- Морякам надо знать, что их социальные гарантии, после того, как тридцать стран подпишут Конвенцию, улучшатся. Будут строиться новые суда, и на них будут соблюдаться все требования СК2006. Сейчас на рынке морского труда произошли изменения, и реально «по-взрослому» работают 30-40 крюингов. Остальные на процесс существования внимания не оказывают.

Теперь требования о «рабочих часах» четко изложено в Конвенции: моряк не обязан весь контракт перерабатывать и быть на вахте по 18-20 часов в сутки. Сейчас требование такое – не менее 10 часов отдыха.

Это означает, что суда, которым по 30 лет, будут списаны. Потому что на них нет человеческих условий жизни.

Хорошие условия труда уже существуют, например, на танкерах. Но пока эти условия не обязательные, но – дополнительные.

Мануйленко:

- Вы слышали такое заявление: «Во время контракта мы ели один рис?» – С принятием Конвенции такого не будет. Иначе судно задержат и проверят – возможны финансовые взыскания.

Маслов:

- В Конвенции впервые прописаны требования к предприятию, которое производит наем моряков. Это означает, что крюинги – это серьезные организации. Их функции получили международное определение, и они признаны судовладельцами. Крюинг – предприятие, которое предоставляет целый комплекс услуг. Он теперь обязан становиться на сторону моряка, защищать его интересы, несет ответственность перед судовладельцем за профессиональные и личностные качества тех моряков, которые они поставляют. Крюинг – участник мирового производственного процесса в морских перевозках.

Мануйленко:

- Мы говорили о крюинге – отрасли, в которой издавна ведется жесткая конкуренция: китайцы, филиппинцы, арабы, вьетнамцы, пакистанцы и т.д. Все они хотят занять место украинских кадров, не только матросов, но уже и офицеров. Можно, конечно, сравнить. Но этот прессинг на рынке всегда давал нам конкурентные преимущества. Теперь мы знаем, как проводить сертификацию и работать с Конвенцией. Значит, дело наше приобретает все более надежную почву.

Алексей Егоров, текст и фото

МОРЯКИ: КИЕВУ НУЖНО ЗАДАВАТЬ ВОПРОСЫ!

Сводная конвенция МОТ 2006 года – вплотную к ее обсуждению в Украине подошли не ранее 2009 года. Мы стартовали тогда, когда более десятка государств ее уже ратифицировали. **В Украине тогда не было даже официального перевода этого международного документа**, значит, не было плана, что и как со всем этим делать.

Затем в Одессе состоялась две конференции: сначала провел Профсоюз работников морского транспорта Украины, потом – Одесская национальная морская академия. Были и другие мероприятия по данной проблематике. **Прошло три года, что можно сказать о продвижении Конвенции? Правители демонстрируют освоение материала или неторопливость, читай бездельность?**

Об этих и других вопросах спецкор Украинской профсоюзной транспортной газеты «Моряк» беседует с генеральным директором крюинговой компании «Морское бюро», Одесса, Юрием Денисюком.

- Компания «Морское бюро» уже в третий раз подтвердила свою лицензию. Когда были в министерстве социальной политики, смотрю: коридорная очередь, в ней только двое наших коллег. Остальные на стройку, на клубнику, в сиделки, таксисты, на другие «хлебные места» граждан оформляют. С точки зрения системности и организованности моряки рангом, пожалуй, выше их будут. Потому что крюингом у нас занимаются привыкшие к системности и дисциплине люди: капитаны дальнего плавания, старшие офицеры, работники отделов кадров пароходств.

Сейчас наша работа построена так. Судоходная компания требует на каждую вакансию представить несколько кандидатур. Вся предварительная работа проводится здесь, в Одессе. Мы предлагаем три кандидатуры – судовладелец выбирает. Одно не понятно: если приходит ответ «нет», то, почему отказали, не объясняют. Это усложняет работу – не ясно, можно ли человека предлагать в дальнейшем? Моряк тоже не знает: это оценка его профессиональных качеств или просто так ситуация сложилась?

Таковы дела текущие. Теперь обратимся к Сводной Конвенции (далее – СК). 2006, 2009, 2012 годы – происходит ли движение документа или он «каменем лежит», как говорят в Одессе? Думаю, что лежит. Ведь десять лет назад в Киеве мало кто думал, что в стране есть какие-то моряки. И сейчас, предполагаю, принимающие решения, не очень озабочены судьбой Конвенции. Они молчат, пока их не спрашивают.

Но мы считаем: Конвенция – очень нужная вещь. Она объединяет длинный перечень международных морских документов и сглаживает некоторые их внутренние противоречия. Самое главное, она требует повышения уровня жизни моряка в рейсе. Она утверждает в нем чувство собственного достоинства. Моряк уверен: меня защищает Конвенция МОТ 2006 года!

Но в этом есть и оборотная сторона – Конвенция может стать излишне универсальной. В результате, одним она подходит – другим не совсем. «Нельзя запрячь в одну упряжку коня и трепетную лань». Если работать в документе прямолинейно, как в цельнотянутой трубе, то это будет тормозить общее дело. СК, я полагаю, содержит такие признаки.

Например, Конвенция понятие «моряк» выводит в отдельную юридическую категорию. Под нее, вероятно, столичные могут додуматься и начнут создавать систему лицензирования и управления. Опять появится «кто-то» и начнет «тянуть одеяло на себя». Предыдущий чин начнет оборонять «свое достигнутое». Возникнет известный чиновничий светлый блуд, от которого ни морякам, ни крюингу ничего хорошего ждать не приходится. И это может длиться несколько лет.

В Конвенции записано: если национальное законодательство не полностью вписывается в ее положения, то можно предложить свою формулу, при этом идею, смысл и основные принципы международного документа требуется сохранить. Если это так, то нынешняя система найма моряков и их защиты достаточно адаптирована к требованиям МОТ 2006.

Значит, систему нужно просто оставить в действии. Значит, нужно не менять законы, а доказать, что украинская система трудоустройства моряков, лицензирования и контроля, вполне соответствует сущности Конвенции.

Только в последние годы агентства по-настоящему стали на ноги, крюинги навели порядок, и рынок кристаллизовался. Нам нужно быть мудрыми и смелыми



Юрий Денисюк

то, что построили. Для этого следует произвести сопоставление двух линий: Конвенции и законов Украины. Нужно учитывать следующий фактор: у нас есть рынок морского труда, получивший международное признание, есть формы документов, есть связи и мнения, есть позитивные отношения между моряком и крюингом. Таким образом, в Украине исторически сложилась некая внутренняя самоорганизация морского сообщества.

Естественно, кардинальная перестройка такой конструкции опасна ее обрушением. Во время подобных изменений могут возникнуть «объекты разного статуса», которые опять будут дурить моряков. Не надо мутить воду. В мутной воде плодятся коррупция.

Как говорили прежде, «сложилось мнение», что не нам нужно к СК подстраиваться, потому что это – кодекс-монстр, он нас не заметит. Нам нужно вести переговоры на уровне МОТ, чтобы согласовать позиции Украины и сохранить достигнутое. Ведь все эти гуманные положения Конвенции в наших условиях могут не сработать из-за внутренних разногласий, несмысленных проблем и угасающего управления.

Поэтому с мест должен быть спрос и контроль над тем ответственным органом, который будет «курировать» исполнение СК. Это будет позитивный компромисс сторон. Он поможет сдвинуть с дороги многие бюрократические вещи, которые мешают дальнейшему ходу.

Мои коллеги постепенно приходят к выводу: до тех пор, пока авторитетная общественная морская группа не возьмет инициативу в свои руки и не начнет со знанием дела, энергично и аргументированно выступать, продвигать и лоббировать решение вопроса о Конвенции, столичные столоничальники не вдохновятся, никакие «признаки жизни» не покажут и широкий шаг в сторону отечественных моряков не сделают.



«Киеву нужно задавать вопросы. Потому что Конвенция не только для моряка, как профессионала, но и за человека, и гражданина. Тогда почему наше социально направленное государство молчит? – «Бо благоденствуе», как писал Т. Шевченко? Или денег жалко и не хочет тратиться? Или не хочет создавать еще один бюрократический аппарат, чтобы не оплачивать его пассивность? А он будет кормиться втихаря.»

Конвенция повышает стандарты качества жизни моряков – дело это актуальное, нужное. Но возможны и «сюрпризы», со ссылкой на нее неожиданно могут выдвинуть требования к крюингу. Предположим, судовладелец не выполняет свои обязательства, пренебрегает требованиями СК. Моряк с судовладельцем разобраться не может, он обращается к прокурору. И тут начинаются вопросы... Нам нужно однозначно зафиксировать: крюинг – только агент, посредник, он не имеет должного влияния на судовладельца. Если это положение будет нарушено и его начнут забывать, то за ответом на претензии начнут обращаться к агентству. Как бы крюинг не стал заложником ситуации. В нашем государстве это очень опасно.

Мы, морские крюинги и Профсоюз работников морского транспорта Украины, должны работать вместе, чтобы соблюдалось верное понимание и трактовку принципов Конвенции. Мы должны быть союзниками сейчас и в дальнейшем. Государство же к такому союзу с моряками пока только готовится.

Алексей Егоров, текст и фото Юрия Денисюка





С юбилеем, дорогие друзья, уважаемые коллеги!

Профсоюз работников морского транспорта Украины искренне поздравляет первичную профсоюзную организацию ООО «СРЗ» со славным юбилеем – 85-летием со дня создания.

Славная история первичной профсоюзной организации Вашего завода свидетельствует о том, что для многих тысяч работников она стала верной опорой в жизни и труде. Это очень важно, ведь предприятие осуществляет свою производственную деятельность в условиях рыночной экономики, что требует от профсоюзных активистов умения отстаивать свою позицию, проявлять дипломатическую толерантность и рабочую настойчивость.

Деятельность первичной профсоюзной организации направлена на рост благополучия, повышение заработной платы, обеспечение социально-экономической защиты работников. Совместно с повышением эффективности труда это – один из надежных путей дальнейшего процветания ООО «СРЗ».

Движущей силой в Вашей работе является общественный оптимизм и гражданская солидарность, профессиональное мастерство и уверенность в своих силах. Все вместе взятое позволяет добиваться верного решения возникающих проблем.

Желаем первичной профсоюзной организации ООО «СРЗ» удерживать достигнутые позиции и добиваться новых свершений. Пусть будет благополучие, счастье, здоровье и процветание в Вашем доме.

Председатель
Профсоюза работников
морского транспорта Украины
М.И.КИРЕЕВ

85 ЛЕТ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ООО «СРЗ»

ИЗ ИСТОРИИ ЗАВОДА: Развитие промышленности юга России во второй половине XIX века повлекло за собой необходимость в сооружении морского глубоководного порта в городе Мариуполь. В районе его строительства отсутствовала производственная база, поэтому первыми в 1886 году здесь были сооружены портовые мастерские, положившие начало нынешнему судоремонтному заводу.

В первую треть прошлого века в районе Зинцевой балки в Мариуполе появились корпусный и медницко-трубный цеха, хоздвор, складские помещения, медпункт, контора и столовая. Приобрели современное для той поры оборудование, собственный паровой плавучий кран. Результат не заставил себя ждать – в 1931 году решением Совнаркома судоремонтные мастерские получили статус судоремонтного завода.

В 1986 году предприятие праздновало свое 100-летие и было награждено Орденом Трудового Красного Знамени. Из механических мастерских завод вырос в крупнейшее на Азовском море многопрофильное судоремонтное предприятие. По качеству и количеству оказываемых услуг мариупольцы лидируют среди аналогичных украинских и российских предприятий. Универсальность, лидирующие позиции и динамика работы судоремонтного завода отражены в эмблеме предприятия – четырехлопастном гребном винте, символизирующем классический на флоте двигатель и самодвижение, как основное проявление жизни. СРЗ, кроме своего основного направления (судоремонтного), за более чем вековую историю своего существования освоил и продолжает развивать строительство судов, машиностроение, работу в режиме порта, а с 2000 года действует, как судоходная компания.



О ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ:

Уже к 1912 году депутаты от профсоюзов избирались в органы власти разных уровней, вплоть до Госдумы России. В январе 1918 года состоялся I Съезд профсоюзов, в работе которого принимали участие и работники механических мастерских.

В начале 1927 года на предприятии «Судоремонтный майстерни» был образован заводской комитет профсоюза будущего СРЗ. Во всех добрых начинаниях и трудовых победах коллектива в авангарде всегда была профорганизация. Архивные документы тех времен большей частью заверены печатями директора завода и председателя завкома.

В разные годы профком завода возглавляли: Синев А. (1945-1964 годы), Пиваев В. (1954-1961 годы), Капитонов Е. (1961-1962 годы), Милицын А. (1962-1979 годы), Чернявский А. (1979-1980 годы), Мартынюк А. (1980-1986 годы), Пашков А. (1986-1991 годы), Теплоухов В. (1991-2001 годы). С 2001 года и по настоящее время профком первичной профсоюзной организации ООО «СРЗ» возглавляет Пашков Александр Петрович, рядом с ним многие годы работают главный бухгалтер Т.С. Столярова и специалист профкома Т.Н. Волюнец.

Взаимоотношения профкома с работодателем осуществляются на принципах социального партнерства, равноправия, взаимной ответственности, паритетности представительства. Профсоюзный комитет и руководство завода не оставляют без внимания вопросы, направленные на улучшение социального положения работников предприятия. Ежегодно на конференции трудового коллектива утверждаются «Комплексные мероприятия по улучшению условий и безопасности труда, предотвращению несчастных случаев, профзаболеваний и аварий». Контроль за выполнение мероприятий берет на себя профком предприятия.

Средняя заработная плата на предприятии одна из самых высоких среди судоремонтных предприятий отрасли и ежеквартально пересматривается в сторону увеличения. На 1-ое января 2010 года общая численность работающих на заводе составила 1308 человек, на 1 января 2012 года – 1817 человек и продолжает расти. В 2011 году заработная плата выросла на 30, 5% и составила 4058 грн.

С целью профилактики заболеваний при

заводе работает медицинский пункт с кабинетами физиотерапии, гинекологии, зубопротезирования; отделением реабилитации, тренажерным залом.

Работники предприятия обеспечены качественным и недорогим питанием в заводской столовой. На заводе есть общежитие на 267 мест, библиотека с фондом более двух тысяч экземпляров изданий.

Ежегодно профком проводит Спартакиаду среди цехов и подразделений завода по 14 видам спорта. Последние четыре года команда СРЗ занимает первое место в общекомандном зачете среди коллективов физкультуры Мариуполя.

Среди культурных мероприятий следует отметить экскурсионные поездки в Крым, Севастополь, Свято-Никольский монастырь, на остров Хортица и другие интересные места Украины. Проводятся также праздничные вечера к Международному женскому празднику 8 марта, ко Дню флота Украины, к Новому году и др.

База отдыха «Дружба» на Белосарайской Косе (450 мест) позволяет работникам и членам их семей провести летний отпуск по льготным путевкам. Ежегодно около полсотни детей работников завода бесплатно оздоравливаются в ДОЦ «Космос», а взрослые – в профилактории «Здоровье».

Не оставлены без внимания пенсионеры и ветераны завода, которые ежеквартально получают денежную помощь. Традиционным стало празднование Дня Победы с участниками Великой Отечественной войны, проводятся торжественные собрания и экскурсии по местам Боевой Славы Мариуполя.

Прилагаемые первичной профсоюзной организацией и руководством завода позволяют ООО «СРЗ» быть одним из лучших и стабильно работающих предприятий морского транспорта Украины. Эффективность этого совместного движения подтверждает сама праздничная дата – 85 лет первичной профсоюзной организации ООО «СРЗ», Мариуполь.

