

the SEAFARER МОРЯКЪ

1912-2019



УКРАЇНСКА ПРОФСПІЛКОВА ТРАНСПОРТНА ГАЗЕТА
ЛЮТИЙ-БЕРЕЗЕНЬ №75-76



В ОДЕСІ ПРОЙШОВ КРУГЛИЙ СТІЛ З ПИТАНЬ ПІДВИЩЕННЯ ТАРИФІВ В МОРСЬКИХ ТРЕНАЖЕРНИХ ЦЕНТРАХ

У Морському юніон центрі відбувся круглий стіл, на якому обговорили один із найбільш наболілих питань для українських моряків. Організатором зустрічі виступила Профспілка робітників морського транспорту України.

стор. 11



«УКРАЇНА – МОРСЬКА ДЕРЖАВА. ТАК БУЛО, ТАК Є, І ТАК ЗАВЖДИ БУДЕ!»

В Ізмаїлі Президент і Міністр інфраструктури України провели нараду з представниками морської та портової сфери, а також курсантами та професорсько-викладацьким складом НУ «ОМА» та його Дунайського інституту.

стор. 2



ВИЙШЛИ В ПЛЮС. ПІДСУМКИ 2018 РОКУ ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ

Динаміка перевалки, основні вантажі і статистика роботи найбільших портів України у 2018 році.

стор. 14



КУРСАНТАМ РОЗПОВІЛИ ПРО ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗАЛУЧЕННЯ МОРЯКІВ ДО ЗЛОЧИНІВ НА МОРІ

18 лютого, з ініціативи ПРМТУ та МЗС України, відбулася зустріч з курсантами Національного університету «Одеська морська академія» та Морехідного коледжу технічного флоту НУ «ОМА».

стор. 8-9



ГОЛОВА ПРМТУ ПРИЙНЯВ УЧАСТЬ У ЗАСІДАННІ ВЧЕНОЇ РАДИ ОНМУ

30 січня Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв взяв участь в засіданні Вченої ради Одеського національного морського університету.

стор. 11



У ХЕРСОНСЬКОМУ ПОРТУ ВІДБУЛОСЯ РОЗШИРЕНЕ ЗАСІДАННЯ ПРОФСПІЛКОВОГО КОМІТЕТУ

28 січня 2019 року відбулося розширене засідання профспілкового комітету Херсонського МТП з розглядом питань, що стосуються підготовки порту до передачі в концесію.

стор. 3

ЗРОБИМО ЖИТТЯ КРАЩЕ РАЗОМ З ПРОФСПІЛКОЮ!

ВІТАЄМО ЗІ СВЯТОМ 8 БЕРЕЗНЯ!



Любі жінки!

Прийміть найтепліші, щирі і сердечні вітання з Міжнародним жіночим днем!

Поки існує світ, ми не перестаємо схилитися перед жіночим покликанням дарувати життя і наповнювати його любов'ю і добром. Ми, чоловіки, не втомлюємося захоплюватися вашим умінням прощати, любити і чекати! А ваше тепло і ласку приймаємо, як найдорожчу нагороду, розуміючи при цьому, як багато заборгували перед вами за ваше терпіння, працю, турботу про близьких і коханих людей!

Тільки представниці прекрасної статі здатні поєднати в собі ніжність і наполегливість, мудрість і вічну молодість. Тільки у жінок досить сил, щоб робити кар'єру, наповнювати затишком оселю, і оточувати турботою близьких.

Адже саме ви, незважаючи на численні турботи, пов'язані з роботою і родиною, даруєте нам спокій і щастя. Ви не забуваєте ділитися своїм теплом, підтримуючи добрим словом, надихаючи на подвиги, творчість, працю. Заради вас, в ім'я вашого щастя і любові, відбуваються і великі діяння, і повсякденні справи.

Тож ми вдячні вам за красу і ніжність, доброту і душевну чуйність, затишні вечори в колі родини, за розумних і талановитих дітей. Ви по праву займаєте головне місце в нашому житті.

Бажаю вам любові і благополуччя, міцного здоров'я та удачі у всьому! Нехай збудуться всі ваші найзаповітніші мрії. Нехай всі негаразди обійдуть вас стороною, а вдома вас чекають тільки веселі настрої і посмішки близьких.

Зі святом весни вас, любі жінки!

З повагою та найщирішими побажаннями -
**М.Кіреєв, Голова Профспілки
робітників морського транспорту України**

Чарівні наші жінки!

Від щирого серця вітаю вас з прекрасним весняним святом - Міжнародним жіночим днем!

Свято 8 Березня є символом усього найкращого, що є у нас в житті - сердечності, доброти, кохання, радості і тепла. Ми схилиємося перед головним жіночим талантом - віддавати себе, свої найкращі якості близьким людям.

Ви даєте нам нові сили, допомагаєте стати кращими, добрішими, впевненішими в собі. Для цього необхідні особливі жіночий такт, інтуїція, терпіння, витримка, душевні сили - ті дивовижні якості, яких часто так не вистачає нам, чоловікам.

Ви такі різні, але від цього ми не любимо вас менше. Ви пропускаєте чужий біль через себе і завжди готові прийти на допомогу і захистити цілий світ.

Дякую за вашу доброту і увагу, за мудрість і ангельське терпіння, і за те, що ви є для нас джерелом натхнення.

Від щирого серця бажаю вам здійснення усіх планів, надій і мрій! Нехай кожен день вашого життя буде світлим і сонячним, дарує радість творчого натхнення, приємні несподіванки і душевний комфорт!

Низький уклін вам, дорогі жінки!

З повагою,
**О.Григорюк, Голова Чорноморської первинної профспілкової
організації моряків**

«УКРАЇНА – МОРСЬКА ДЕРЖАВА. ТАК БУЛО, ТАК Є, І ТАК ЗАВЖДИ БУДЕ!»



Фото: Дунайський інститут НУ «ОМА»

Саме з таких слів розпочав свій виступ Президент України Петро Порошенко в рамках робочого візиту в Придунайський регіон 12 лютого 2019 року.

В Ізмаїлі Президент і Міністр інфраструктури України Володимир Омелян провели нараду з представниками морської та портової сфери, а також курсантами та професорсько-викладацьким складом Національного Університету «Одеська морська академія» та його Дунайського інституту.

В ході наради було піднято ряд найбільш актуальних проблем морегосподарського комплексу. Так, Петро Порошенко зазначив, що присутність на морі - важливий національний інтерес, і зусилля його команди, крім іншого, будуть спрямовані на те, щоб зберегти статус України, як морської держави.

Президент підкреслив, що вже найближчим часом в портах на Дунаї, в тому числі і Ізмаїлі, пройде оновлення інфраструктури. Це пов'язано з участю у програмі «Європа-Азія». Також Україна буде активно рухатися в НАТО, щоб зуміти протистояти Росії.

Ряд проблемних питань підняв Ізмаїльський міський голова Андрій Абрамченко. Зокрема, збільшення відрахування до державного бюджету з чистого при-

бутку портів, в тому числі, порту Ізмаїл з 15% до 75%, не дає можливості підприємству направляти кошти на свій розвиток і модернізацію.

«До 2016 року Ізмаїльський морський торговельний порт відраховував до бюджету держави 15% чистого прибутку, направляючи решту коштів на власний розвиток і модернізацію, - повідомив А.Абрамченко. - З 2016 року ставка відрахувань зросла до 75%. Я озвучу, як змінювалася питома вага відрахувань порту в бюджет міста в залежності від змін процентної ставки відрахувань від чистого прибутку підприємства. У 2016 році цей показник становив трохи більше 24% (це частка відрахувань порту від податку з доходів фізичних осіб). У 2018 році він знизився до 13%. Це непрямий показник, але він показує, що в порту теж зупинився розвиток».

Не залишилися без уваги і питання, що стосуються моряків. Президент відзначив високий рівень освіти в морських навчальних закладах країни, зокрема, в Національному університеті «Одеська морська академія».

«Я пишаюся тим, що Україна сьогодні входить до п'ятірки лідерів за кількістю офіцерів на ринку морських перевезень. Я готовий разом з вами працювати над зміцненням і розвитком нашого морського освітнього потенціалу».

Ректор НУ «ОМА» Михайло Міусов озвучив, напевно, дві найважливіші проблеми, які сьогодні протистоять морякам: ратифікація Конвенції MLC, 2006, а також ліквідація філій Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків в Ізмаїлі та Маріуполі.

Президент вкрай був здивований, що філії було ліквідовано, і 7 тисяч із Ізмаїльських моряків змушені звертатися до Одеси.

«Я візьму це питання на контроль, і ми повернемо в Ізмаїл філію Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків», - зазначив Петро Порошенко.

На нараді також було погоджено питання відкриття нових морських спеціальностей в Дунайському інституті Національного університету «Одеська морська академія».

За підсумками наради Президент України Петро Порошенко дав доручення міністру інфраструктури Володимиром Омеляну розробити сучасну конкурентну тарифну політику для українських дунайських портів. Крім того, у найкоротші терміни повинна відновити свою роботу Ізмаїльська філія Інспекції підготовки та дипломування моряків, а потужності Дунайського інституту НУ «ОМА» повинні бути розширені.

У ХЕРСОНСЬКОМУ ПОРТУ ВІДБУЛОСЯ РОЗШИРЕНЕ ЗАСІДАННЯ ПРОФСПІЛКОВОГО КОМІТЕТУ



Херсонський морський торговельний порт є одним з найстаріших морських портів України. Сьогодні ДП «ХМТП» — це сучасне підприємство, що входить до складу єдиного транспортного комплексу України. Та вже давно ведуться розмови про передачу порту в концесію.

Саме з цього питання 28 січня 2019 року відбулося розширене засідання профспілкового комітету Первинної профспілкової організації Херсонського морського торговельного порту.

У засіданні взяли участь Голова Профспілки робітників морського транспорту

концесійних проектів — досить дієве рішення, що сприятиме збільшенню внесків у бюджет країни, міста й інфраструктуру в цілому.

«Цей проект є першим в історії України, коли активи залишаються державі, але залучається інвестор. Зараз ведеться підготовка документів до їх передачі в концесійний проект. До кожного інвестора у нас є чіткі вимоги, які він зобов'язаний дотримуватися. Головна з них — соціальні гарантії співробітникам підприємства: відсутність зниження заробітних плат протягом 3-х років та

етапах», — заявляє Олександр Басюк.

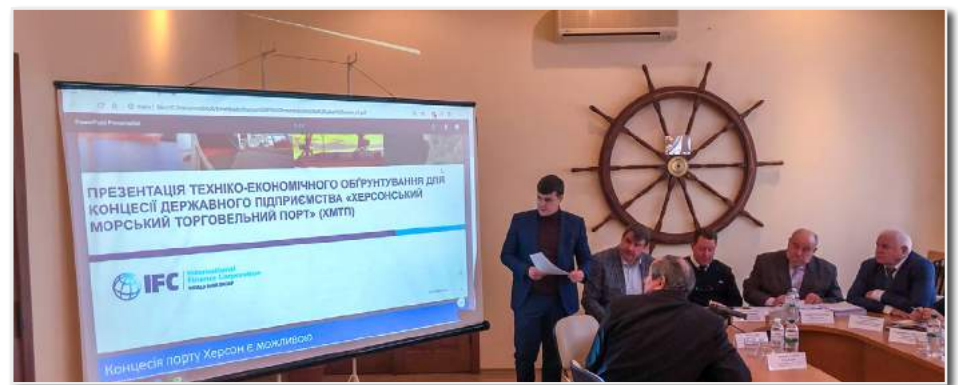
Але здається не все так добре. Профспілковий комітет Херсонського морського порту ще з минулого року чомусь не може добитися права на ознайомлення з техніко-економічним обґрунтуванням концесії в повному обсязі.

Голова профспілкового комітету Валерій Тернавський каже, що у відповідь на перший запит відносно представлення ТЕО в повному обсязі Міністерство ін-

фраструктури України відповіді не надало, а на друге звернення — представили лише витяги з першого ТЕО.

У ньому відображені і питання скорочення працівників, і заробітної плати та індексації, питання колективного договору. Якщо ми приймаємо його за основу, цей документ буде підписаний сторонами», — підкреслив Голова ПРМТУ.

Окрім того, проект Меморандуму передбачає зобов'язання Мінінфраструктури залучати по одному представнику від ПРМТУ та Профорганізації ХМТП до роботи конкурсної комісії по проек-



Наразі, трудовий колектив направив Міністру інфраструктури В.Омеляну звернення з цього питання втретє.

У портовиків складається враження, що таке ухилення від відповіді не випадково — в новому ТЕО можуть бути геть відсутні умови, на яких вони наполягали. Це п'ятирічний мораторій на скорочення кадрів і прийняття колективного договору на такий же термін не гірше за той, що діє на теперішній час, а також збереження рівня заробітної плати портовиків на нинішньому рівні з послідовним збільшенням з урахуванням інфляційного індексу.

Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв зазначив, що є проект Меморандуму про взаєморозуміння та співробітництво між Міністерством інфраструктури України, Профспілкою робітників морського транспорту України та Первинною профспілковою організацією Херсонського морського торгового порту в процесі реалізації проекту концесії в морському порту Херсон.

«Ми досить довго обговорювали проект цього меморандуму з юристами і дійшли певної згоди. Цей документ більш широко висвітлює соціальні питання.

ту концесії в морському порту Херсон, в т.ч. в якості незалежного експерта з правом дорадчого голосу», — наголосив голова ПРМТУ.

На засіданні обговорювалися також питання і щодо можливих ризиків пілотного проекту концесії. І хоча директор Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту Олександр Басюк запевнив усіх працівників, що жоден з них не постраждає і майбутній інвестор обов'язково повинен дотримуватися чітко прописаних умов, портовикам доводиться вірити в це практично на слово, бо з Києва відповіді поки немає.

Голова Профспілки робітників морського транспорту Михайло Кіреєв в інтерв'ю ЗМІ зазначив: «Я думаю, що ми повинні зробити все для того, щоб були збережені всі соціальні гарантії працівників порту, які перейдуть до концесіонера. Але, у будь-якому випадку ми повинні бути готовими до оптимізації чисельності у зв'язку з впровадженням інвестором нових технологій. Щоб наші портовики не залишилися «за бортом», нам необхідно буде визначити коло людей, які підлягають вивільненню, для того, щоб можна було їх перевчити на спеціальності, які надалі будуть затребувані».



України Михайло Кіреєв, директор Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту Олександр Басюк, голова Проектного офісу SPILNO Тарас Бойчук та працівники ДП «ХМТП» та ХФ ДП «АМПУ».

Чинне законодавство України та техніко-економічне обґрунтування концесійного проекту не визначають концесію виключно як спосіб інвестицій, але розвиток подій буде відбуватися здебільшого саме в цьому напрямку. Як засвідчила світова практика, впровадження

відсутність скорочення працівників ДП «ХМТП» протягом 5 років. Наша головна мета — збільшити прибутки не лише порту, а й всього міста», — стверджує Тарас Бойчук.

«Херсонський морський торговельний порт має досить ключове значення для держави, а концесія — один із способів зберегти прогрес підприємства. Я вдячний адміністрації порту за чітку та злагоджену роботу, співпрацю та вчасну передачу необхідної інформації для належної реалізації проекту на попередніх



ВІЗИТ МІСІЇ ЄВРОСОЮЗУ ДО АЗОВСЬКИХ ПОРТІВ



Наприкінці січня у Маріуполі відбулася виїзна нарада з розгляду потенційних можливостей допомоги Європейського Союзу у розбудові транспортної галузі Приазовського регіону. Місія ЄС має на меті оцінити ситуацію та, на основі висновків за результатами візиту, визначити механізми посилення підтримки регіону, ґрунтуючись на чинних програмах ЄС та європейських фінансових інституцій.

Під час заходу учасники місії ЄС оз-

найомилися з ситуацією, що склалася в українських портах на Азовському морі внаслідок дій Російської федерації на сході України та у Керченській протоці. Крім того, представники АМПУ презентували низку пропозицій з розвитку азовських портів. Серед найпріоритетніших проектів було зазначено придбання спеціалізованого флоту та проведення днопоглиблення в портах Маріуполя та Бердянська, адже це є

запорукою підтримання їх конкурентоспроможності та забезпечення безпечного мореплавства на Азові.

За словами керівника Маріупольської філії АМПУ Ігоря Барського, також актуальним є оновлення криголаму на Азові, що дозволить у наступні десятиріччя бути впевненими у безперервному проходженні суден в українські порти Азовського моря в складних льодових умовах.

Начальник відділу стратегічного планування та розвитку ДП «АМПУ» Володимир Шемаєв відзначив, що за раз Адміністрація морських портів України продовжує модернізацію причального фронту у порту Маріуполь. В свою чергу інвестор - державний стивідор «Маріупольський МТП» - до осені планує запустити там першу чергу сучасного зернового терміналу.

Представники європейських країн ознайомилися також з іншими перспективними проектами розвитку інфраструктури портів Маріуполь та Бердянськ, зокрема, реконструкції гідротехнічних споруд на причалах № 2, 3 у Маріупольському порту та причалів № 7 та 8 у Бердянську.

Мета місії ЄС, що працювала в Україні до 2 лютого, – оцінити вплив російської агресії в Азовському морі на економічну і соціальну ситуацію в Приазов'ї та можливості спільної реалізації низки інфраструктурних проектів у регіоні.

У заході взяли участь заступник

Міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції Віктор Довгань, місія представників Європейського Союзу високого рівня на чолі з Томасом Майр-Гартінгом, директором Європейської служби зовнішньої дії з питань Європи та Центральної Азії, та Петером Вагнером, директором Групи підтримки України при Європейській Комісії, а також (по лінії МЗС) Міністр закордонних справ України Павло Клімкін та Міністри закордонних справ Королівства Данії А.Самуельсен та Чеської Республіки Т.Петршічек, представники ДП «АМПУ» та місцевої влади.

І вже 18 лютого Рада міністрів закордонних справ Європейського Союзу ухвалила рішення про підтримку українських регіонів, які постраждали в результаті російської агресії на Азові.

«Ми обговорили подальші елементи підтримки, яку можемо надати, зокрема в регіоні Азовського моря, після того, як регіон відвідала місія Євросоюзу. Ми визначили сфери для подальшої підтримки з нашого боку», – розповіла Високий представник Євросоюзу Федеріка Могеріні.

За її словами, розглядається підтримка залізничного й автомобільного сполучення в регіоні, формування навчальних центрів у деяких українських містах і проекти допомоги малому та середньому бізнесу.

ДЕЛЕГАЦІЮ ЄС ОЗНАЙОМИЛИ З ПРОБЛЕМАМИ ПОРТУ БЕРДЯНСЬК



Керівник Групи підтримки України при Єврокомісії Петер Вагнер, голова представництва групи Європейського інвестиційного банку в Україні Жан-Ерік де Загон, голова політичної секції представництва ЄС в Україні Фабіо Делла Піазза та ряд інших високоповажних гостей за круглим столом з керівництвом Бердянського порту визначали, в який спосіб європейські партнери можуть підтримати регіон і державний порт зокрема.

Керівник ДП «БМТП» Олександр Троценков детально охарактеризував економічну ситуацію, в якій опинилось підприємство в результаті бойових дій на Донбасі та блокади Керч-Єнікальського каналу. У 2018-му році повністю втрачено металопродукцію та глину - всього 840 тисяч тон. Втрасти підприємства за 2018 рік склали 4,6 мільйона доларів США.

Через кризову ситуацію керівництво ДП «БМТП» почало диверсифікувати напрямки діяльності та вантажі, які обробляються. В серпні 2018-го після придбання нового перевантажувального обладнання – двох СПМ, та введення нової технології перевалки зернових, за півроку вдалось опрацювати 200 тисяч тонн зернових вантажів.

У надскладних умовах вдалось залучити унікальний вантаж для Бердянського порту – комплекти вітрогенераторів «General Electric» для будівництва Приморської ВЕС-1. Успішна робота з комплектами вітроенергетичних установок, схвальні рекомендації партнерів з транспортно-логістичної компанії «Холлеман Україна», обширні складські майданчики, на яких одночасно можна розмістити 26 комплектів вітрогенераторів, прямі під'їзди до порту та пряма автомагістраль дозволяють розраховувати на залучення додаткових обсягів вітроенер-



гетичного обладнання до 182 комплектів.

В якості партнера ДП «БМТП» вже розглядають фірма Vestas, китайські виробники «China Machinery Engineering Corporation», які відвідували Бердянський порт, та інші компанії. Єдина проблема, яка може завадити залучити такий необхідний вантаж – відсутність потужних портових кранів, тому одним з основних проектів, які прагнуть реалізувати в Бердянському порту, за підтримки європейських партнерів, є придбання мобільного крану типу Liebherr LHM 550 або його еквіваленту вантажопідйомністю 144 тонни.

Олександр Троценков також акцентував увагу європейських партнерів на високому професіоналізмі бердянських докерів, які підтвердили свої професійні вміння під час розвантаження негабаритних вантажів.



Члени делегації зафіксували інформацію, яку озвучили в ДП «БМТП». Голова представництва групи Європейського інвестиційного банку в Україні Жан-Ерік де Загон підкреслив, що будуть розглядатись як великі інфраструктурні проекти для розвитку регіону, так і локальні.

Голова політичної секції представництва ЄС в Україні Фабіо Делла Піазза запевнив в незмінній підтримці України з боку Європейського співтовариства.

Наприкінці зустрічі керівник Групи підтримки України при Єврокомісії Петер Вагнер висловив сподівання, що проекти, озвучені керівництвом Бердянського порту, знайдуть підтримку, як у Європейського інвестиційного банку, так і в інших установах ЄС.

Євген Гнибίδα

ЗАСІДАННЯ СПО. ГЕНЕРАЛЬНІЙ УГОДИ НА НОВИЙ СТРОК – ЗМІСТОВНУ СОЦІАЛЬНУ СКЛАДОВУ

Доручити членам Робочої комісії об'єднань профспілок ініціювати на засіданні Спільної робочої комісії розгляд компромісних положень проекту Генеральної угоди на новий строк та в тиждневий термін після проведення засідання СРК сформувати остаточну редакцію проекту Угоди, таблицю розбіжностей до неї та надати ці матеріали Сторонам. Таке рішення прийнято під час засідання Спільного представницького органу репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні (Угода про утворення СПО об'єднань профспілок від 04.09.2012 р.), що відбулось 21 січня.

Вів засідання Голова СПО об'єднань профспілок, Голова ФПУ Григорій Осовий. Члени СПО також доручили Секретаріату Робочої комісії об'єднань профспілок сформувати проект Генеральної угоди на новий строк, таблицю розбіжностей та оперативно надіслати профоб'єднанням – суб'єктам Угоди про утворення СПО об'єднань профспілок від 08.09.2017. Було вирішено, у двотижневий термін після направлення проекту, провести засідання СПО об'єднань профспілок, де прийняти рішення щодо можливості укладення Генеральної угоди на новий строк та надання згоди й повноважень на її підписання.

Такі рішення ухвалено після обговорення інформації керівника Робочої

комісії СПО об'єднань профспілок, першого заступника Голови СПО об'єднань профспілок Олександра Шубіна та враховуючи висловлені під час обговорення пропозиції.

Зокрема, зазначалось, що на робочій нараді керівників репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок – суб'єктів Угоди про утворення СПО об'єднань профспілок від 08.09.2017, яка відбулася 26 грудня 2018 року, Голові СПО об'єднань профспілок було доручено ініціювати проведення на початку січня 2019 року консультацій з керівником Сторони органів виконавчої влади А.О.Ревею та головою СПО роботодавців Д.М. Олійником з неузгоджених принципових для профспілок

положень, з метою пошуку остаточної компромісної редакції та визначення позиції стосовно можливого укладення Угоди найближчим часом.

Такі тристоронні консультації відбулися 18 січня 2019 року, де було сформовано компромісну редакцію низки принципів положень.

Під час засідання також обговорено низку інших важливих питань: «Про внесення змін до складу Робочої комісії об'єднань профспілок та її Секретаріату», «Про делегування представників СПО об'єднань профспілок до складу Національного агентства кваліфікацій» та інші.

Прес-центр ФПУ



ОБРАНО НОВОГО КЕРІВНИКА КОМІТЕТУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ ЕКСПЕРТНОЇ РАДИ ПРИ МІНІНФРАСТРУКТУРИ



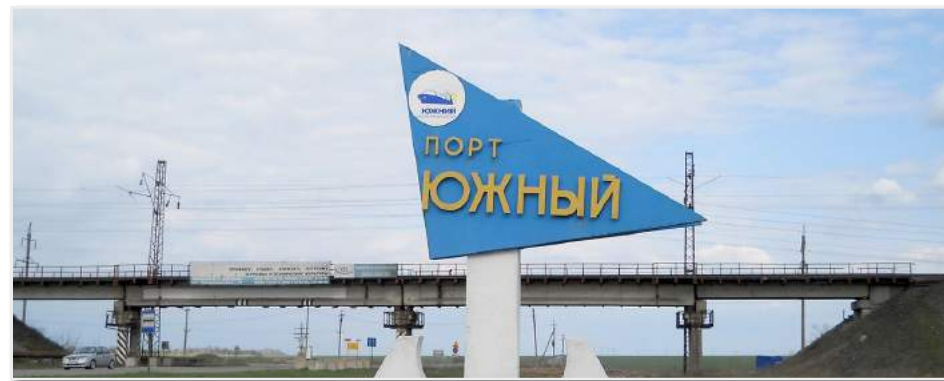
16 лютого 2019 року, в місті Одеса відбулося засідання комітету водного транспорту. У засіданні прийняв участь заступник Голови Профспілки робітників морського транспорту України Георгій Кутянін та голова Експертної ради при МІУ, голова ГО «Всеукраїнський центр реформ транспортної інфраструктури» Володимир Наумов.

Під час засідання члени комітету підсумували результати роботи за 2018 рік. Також було прийнято рішен-

ня в тиждневий термін скласти план діяльності комітету на 2019 рік та надати його голові Експертної ради для внесення цих пропозицій в Орієнтовний План проведення консультацій з громадськістю МІУ на 2019 рік.

Наступним пунктом порядку денного було обрання нового керівника комітету водного транспорту. За результатами засідання, керівником комітету водного транспорту одноголосно було обрано Широкова Максима Анатолійовича.

МТП «ЮЖНИЙ» ВИГРАВ У ВЕРХОВНОМУ СУДІ СПРАВУ ЩОДО ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ ПЛОЩЕЮ 3,6 ГА



23 січня Верховний Суд України поставив крапку в судових розглядах щодо земельної ділянки площею 3,5716 га, яку сільськогосподарська фірма «Аліс» намагалась відібрати у ДП «Морський торговельний порт «Южний». Про це повідомляє прес-служба підприємства.

У повідомленні наголошується, що територія використовується державним стивідорним підприємством понад 14 років та активно задіяна у невід'ємних виробничих процесах перевантаження вугілля для українських ТЕС. Під загрозою опинилась стабільна робота підприємства та виконання планів з обробки вантажів. Касаційну скаргу ДП «МТП «Южний» підтримала Одеська облдержадміністрація. Апелянтом виступило Міністерство інфраструктури України.

Постанова, яку прийняла Велика палата Верховного Суду, скасувала рішення Одеського окружного адміністративного суду від 5 квітня 2018 року і постанову Одеського апеляційного адміністративного суду від 14 серпня 2018 року. Ці рішення судів Одеської області відмінили рішення відділу Держкомзему у Комінтернівському районі Одеської області про реєстрацію права власності на земельну ділянку площею 3,5716 га, розташовану в Комінтернівському районі на території Візирської сільради, яка була надана для здійснення виробни-

чої діяльності ДП «МТП «Южний». Проведення у справі за позовом компанії «Аліс» закрито. Касаційна скарга ДП «МТП «Южний» – задоволена.

Нагадаємо, на земельній ділянці, що стала предметом судових розглядів, розміщено залізничні колії виставкового парку, які використовуються безпосередньо у виробничій діяльності ДП «МТП «Южний». А саме, для прийому і накопичення вагонів з експортними та імпорними вантажами при їх вивантаженні-завантаженні на нижньому майданчику підприємства (причали №5-9). Щоденно на залізничних коліях у середньому опрацьовується близько 200 вагонів. Також ділянка використовується для переміщення вагонів з/або на причали і їх видачі з/на станцію «Берегова». Зокрема, зазначена ділянка була задіяна, в тому числі, і в розвантаженні американського вугілля на потужностях ДП «МТП «Южний» у листопаді 2017 року.

Суд прийняв до уваги матеріали, що підтверджують виконання ДП «Морський торговельний порт «Южний» всіх зобов'язань перед попередніми користувачами земельної ділянки в порядку, передбаченому чинним законодавством України.

www.vcrti.com.ua

УРЯД ЗАТВЕРДИВ КАНДИДАТУРИ ЧЛЕНІВ НАГЛЯДОВОЇ РАДИ ДП «АДМІНІСТРАЦІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ»

Кабінет Міністрів України на засіданні 6 лютого 2019 року погодив кандидатури незалежних членів та представників держави у наглядовій раді Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

Зокрема, незалежними членами наглядової ради підприємства призначаються Хуртьєн Вольфганг (Hurtienne Wolfgang), Ян Ван Шоонховен (Jan Van Shoonhoven), Патрік Верховен (Patrick Verhoeven), Юлія Клименко, а представниками держави у наглядовій раді - Дмитро Барінов, Антон Яценко, Тарас Троцький.

Переможців конкурсного відбору на засіданні Уряду представив Міністр Кабінету Міністрів України Олександр Саенко, який є членом Комітету з призначень керівників та членів наглядових рад особливо важливих для економіки України державних підприємств. «Сьогодні Уряд затвердив обраний Комітетом з призначень склад наглядової ради Адміністрації морських портів України. До нього увійшли чотири незалежні кандидати та троє представників держави. Це ще один важливий крок у реформі корпоративного управління!» – наголосив Олександр Саенко. Незалежне оцінювання кандидатів здійснювала міжнародна компанія з пошуку та відбору керівного персоналу Boyden Global Executive Search. Нагадаємо, конкурсний відбір на посади незалежних членів наглядової ради ДП «АМПУ» було оголошено 11 жовтня минулого року. На участь у конкурсному відборі подали заяви 85 кандидатів, з них українців – 46, а іноземців – 39.

Залучення незалежних членів у наглядові ради державних підприємств відповідає міжнародній практиці і рекомендаціям Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), яких дотримуються більшість розвинутих країн та таких, що розвиваються.

Додаткова інформація про членів наглядової ради.



Присвятив понад 30 років свого життя портовій індустрії. Протягом 14 років працював у команді Департаменту портового планування Гамбурга, займався проектами портового розвитку міста. У 2009 році очолював адміністрацію порту Гамбурга, найбільшого порту Європи, реалізував на цій посаді масштабні проекти з днопоглиблення і розвитку порту. Був удостоєний нагороди за найвищі стандарти безпеки та захисту навколишнього середовища. Останні два роки був залучений до проектів Світового банку з поліпшення портової інфраструктури та стандартів безпеки по всьому світу.



Має міжнародний досвід розробки і реалізації інфраструктурних проектів по всьому світу. У співпраці з ОЕСР, як представник Нідерландів, здійснював моніторинг інфраструктурних ризиків, залучення приватних інвестицій у портову інфраструктуру різних країн.

Брав участь у проектах Світового банку спочатку як радник з питань розвитку інфраструктури та державно-приватного партнерства (ДПП) Європейської економічної комісії ООН, а згодом, як менеджер проектів, працював над розвитком ДПП проектів у Шрі-Ланці, В'єтнамі, М'янмі, Філіппінах та Єгипті.

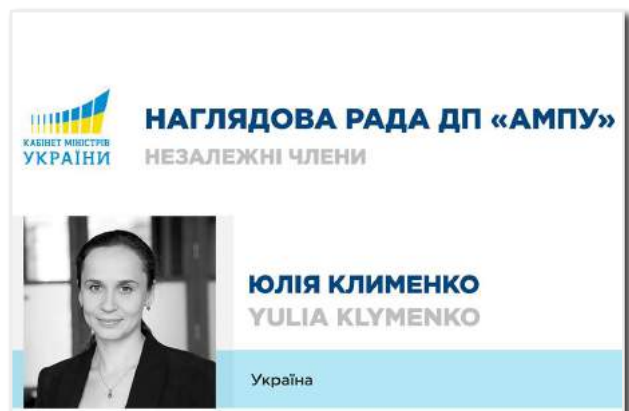
З 2015 року є Старшим радником з питань ДПП Міністерства інфраструктури та водного господарства Нідерландів.



Експерт у сфері стратегій сталого розвитку та вдосконалення політики портової галузі в Європі, понад 25 років обіймає керівні посади в міжнародних портових організаціях. Останні два роки працював на посаді Управляючого директора Міжнародної асоціації портів та гаваней.

З 2013 по 2017 роки, як Генеральний секретар Об'єднання асоціацій судновласників Європейського Союзу, активно відстоював інтереси судновласників в органах ЄС. Перед цим 13 років був Генеральним секретарем Європейської організації морських портів.

Має розуміння портової індустрії в Україні, доклав свої зусилля до імплементації портової реформи в нашій країні.



Майже 10 років працювала на позиції головного виконавчого директора провідної української компанії з управління майном. У 2015 році прийшла у Міністерство економічного розвитку і торгівлі на посаду заступника Міністра.

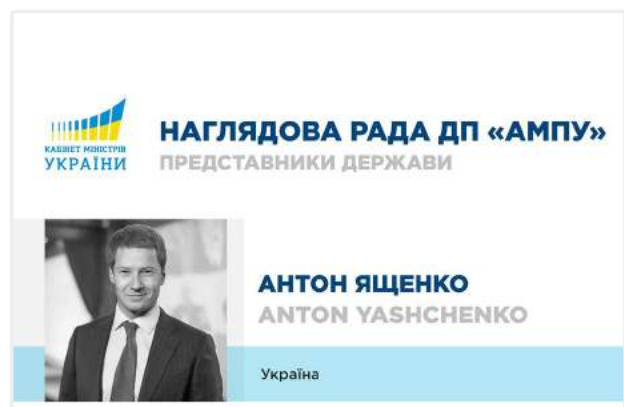
Працювала над розробкою і впровадженням нової державної політики у сфері малого і середнього бізнесу, реформою системи нагляду і контролю ринків, реструктуризацією Міністерства.

Має досвід роботи в наглядових радах, зокрема, представляла інтереси ЄБРР, як акціонера у холдинговій компанії в Україні.

Наразі є членом наглядових рад Transparency International Ukraine та Центру економічної стратегії.



Має досвід державного управління та операційної діяльності в сфері річкової та морської портової інфраструктури, реалізовував проекти з днопоглиблення, керував пошуково-рятувальною службою. З жовтня 2018 року обіймає посаду першого заступника Голови Державної служби морського та річкового транспорту України. З 2014 по 2017 роки очолював правління ПрАТ «УДП»



Експерт в реструктуризації та організаційних трансформаціях підприємств, корпоративному управлінні, стратегічному плануванні, проектному менеджменті та управлінні змінами у приватному та державному секторах. З 2016 року Виконавчий директор Офісу реформ Кабінету Міністрів України. Очолював незалежний аналітичний центр Bendukidze Free Market Center. Тривалий час працював над лібералізацією енергетичних ринків в Україні, впровадженням практик належного урядування в державному секторі. До 2010 року займався проектами реструктуризації системи управління енергетичного холдингу ДТЕК та його дочірніх компаній.



Має глибокі знання у сферах державного та корпоративного управління, міжнародних фінансів, обліку та аудиту. Останні п'ять років працює у Міністерстві інфраструктури, очолював Службу Міністра та Департамент забезпечення комунікацій та аналітичної роботи. Працював на керівних посадах у Мінфіні, МНС, Мінприроди та Мінекономрозвитку. Має досвід співробітництва з міжнародними організаціями, був обраний на керівні посади робочих органів та виконавчих рад Організації економічного співробітництва та розвитку (OECD), Європейської економічної комісії ООН (UNECE), Глобального екологічного фонду (GEF). Очолював наглядові комітети програм та проектів, започаткованих міжнародними донорами в Україні.

В АМПУ ПІДВЕЛИ ПІДСУМКИ РОБОТИ ЗА 2018 РІК



7 лютого у Національному університеті «Одеська морська академія» відбулася розширена нарада за підсумками роботи ДП «Адміністрація морських портів України» у 2018 році і перспективам його розвитку на 2019 рік, з участю представників керівного складу апарату управління підприємства, керівних підрозділів і представників профспілкових організацій, що діють в філіях АМПУ. Участь в заході взяв Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв.

«ПРМТУ задоволена позитивними результатами діяльності АМПУ. Для нас це дуже важливо, тому що більша частина портовиків підприємства є членами Профспілки робітників морського транспорту України, - зазначив у своєму виступі Михайло Кіреєв. - Для нас важливо, щоб у цих людей була стабільна ро-

бота, гідна заробітна плата і високі соціальні гарантії».

Голова Профспілки також позначив актуальні питання, які сьогодні необхідно обговорювати, і знайти їх прийнятне рішення. «Нас турбують питання тендерних закупівель охоронних послуг деяких філій АМПУ, заплановане скорочення співробітників капітанії портів, є ряд проблем по концесії Херсонського порту. Окремо хочеться виділити ситуацію з морськими тренажерними центрами. Якщо, як планується, буде створений єдиний тренажерний центр в Одесі, як працівникам портофлоту, припустимо з Маріуполя, нести витрати на дорогу, на проживання, щоб отримати сертифікат зі збільшенням вартості в 5 разів? Я вважаю, що це питання також стосується АМПУ», - підкреслив Михайло Кіреєв.

Крім того, мова йшла і про те, що в

минулому році АМПУ збільшила своє представництво в комісії з укладення та контролю за виконанням Галузевої угоди. «Галузева угода - це настільна книга для роботодавців, профспілок і працівників портів. Тому ми цінуємо участь АМПУ в даній комісії, ми чекаємо нових ідей, нового бачення, ми відкриті до конструктивного соціального діалогу», - зазначив Михайло Кіреєв.

У свою чергу, Райвіс Вецаганс подякував Профспілці робітників морського транспорту України за плідну співпрацю і вручив Михайлу Кіреєву пам'ятний подарунок.

В ході наради були відзначені кращі порти за напрямами міжнародної діяльності, освоєння капітальних інвестицій, розвитку інфраструктури та морської безпеки.

Найкращою філією за результатами проходження аудиту ІМО у 2018 році

стала Южненська філія ДП «АМПУ». Найбільш ефективними в освоєнні капітальних інвестицій визнані Южненська, Маріупольська та Іллічівська філії ДП «АМПУ».

Перемогу в номінації «Проект року - відкриття нового терміналу» одержала філія «Октябрьськ» (нагадаємо, зерновий термінал ТОВ «Компанія «Євровнешторг», розташований у спеціалізованому морському порту Ольвія, став першим новим терміналом, внесеним Адміністрацією морських портів України до Реєстру морських портів у 2019 році).

Найактивнішими у впровадженні МСФЗ стали Южненська філія та філія «Дельта-Лоцман», а найкраще за усіх виконувала заходи з морської безпеки у 2018 році Іллічівська філія ДП «АМПУ».

Переможці були відзначені пам'ятними грамотами та сертифікатами на придбання необхідного для філій обладнання.

ДЕПАРТАМЕНТ КОНСУЛЬСЬКОЇ СЛУЖБИ МЗС УКРАЇНИ ТА ПРМТУ: СЕМІНАР ДЛЯ КОНСУЛЬСЬКИХ ПРАЦІВНИКІВ



Департамент консульської служби (ДКС) Міністерства закордонних справ України спільно з Профспілкою робітників морського транспорту України (ПРМТУ) продовжують активну реалізацію проекту з попередження залучення моряків до злочинів на морі, гарантування захисту їх прав на справедливе поводження.

Зокрема, для розгляду на Юридичному комітеті ІМО, який проходить

ме 27-29 березня, Україною, за підтримки Морської адміністрації Грузії та Міжнародної федерації транспортників (ITF), внесено документ щодо забезпечення принципів справедливого поводження з моряками, які затримані за підозрою у вчиненні кримінальних правопорушень. Цим документом пропонується утворити спільну робочу групу експертів з ІМО, МОП та ITF щодо розробки керівництв та рекомендацій для моряків та адміністрацій щодо оцінки ризиків залучення моряків до вчинення злочинів на морі та дій, які сторони повинні вживати для їх зменшення.

З 25 лютого по 2 березня цього року, в штаб-квартирі МОП в м. Женева, пройшла секторальна зустріч з питань працевлаштування моряків та утворення нових можливостей для жінок-моряків.

Оцінюючи ризики працевлаштування у світовому торговельному судноплаванні, одним з питань, що розглядалось сторонами, стала проблема криміналізації. Приємно відзначити, що спільний проект ПРМТУ та ДКС МЗС України оцінюється учасниками зустрічі, як дуже актуальний та необхідний.

21 лютого 2019 року в Дипломатичній академії України проведено семінар для працівників ДКС, які вже найближчим часом будуть направлені для роботи у консульських установах України.

Відкриваючи семінар-тренінг, заступник Директора Департаменту консульської служби - начальник Управління консульського забезпечення МЗС України Василь Кирилич зазначив: «Консул - це є місія, а не звичайна робота. Тому консул потребує фундаментальних підготовки та навичок для надання ефективної допомоги громадянам України у будь-якій ситуації та у надскладних обставинах».

Під час семінару-тренінгу майбутні консули ознайомилися з роботою ITF, завданнями морських інспекторів ITF, обговорили питання взаємодії між консульськими установами ДКС, ПРМТУ та інспекторами ITF.

Кваліфіковані тренери від Профспілки робітників морського транспорту України проінформували присутніх про положення Конвенції 2006 року про працю моряків, активним лобістом ратифікації якої в Україні є



ПРМТУ. На прикладі ряду практичних кейсів були розглянуті питання надання допомоги морякам, які опинилися у кризових ситуаціях за кордоном, надані рекомендації щодо застосування положень Конвенції у практичній роботі.

ПРМТУ та ДКС і надалі будуть проводити спільні заходи, направлені на забезпечення захисту прав моряків - громадян України.

ЩЕ 8 УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ ЗАТРИМАНІ ЗА КОРДОНОМ



ПРМТУ стало відомо, що 30 січня 2019 року, в результаті проведення міжнародної операції по боротьбі з незаконним обігом наркотиків, в 300 км від мису святого Вікентія (провінція Алгарве, Португалія), в нейтральних водах було затримано судно SEA SCAN 1 (IMO 8417352), на борту якого було виявлено 2,5 тонни наркотичної речовини (кокаїну). Екіпаж судна складається з 8 громадян України і по одному громадянину Грузії, Нідерландів і Франції.

Члени екіпажу судна були затримані компетентними органами Португалії. На час проведення до-

судового розслідування слідчим суддею всім підозрюваним було обрано запобіжний захід у вигляді тримання під вартою строком на 3 місяці. Відповідно до вимог законодавства Португалії, всі затримані моряки забезпечені послугами адвоката і перекладача. Консул відвідає громадян України в місці тримання під вартою після отримання відповідного дозволу від португальської сторони.

Вищезазначена інформація стала доступною завдяки тісній співпраці ПРМТУ і Департаменту консульської служби МЗС України в рамках боротьби із залученням українських моряків до злочинів на морі.

В свою чергу, зарубіжні ЗМІ повідомляють про спецоперацію британської, іспанської та колумбійської поліцій. Вони виявили 60 мішків наркотиків у вантажному контейнері в порту Генуя, Італія, на загальну суму 500 млн. євро.

Контейнеровоз вийшов з Колумбії і прибув до Генуї на минулому тижні, а потім був спрямований в Барселону, Іспанія. Щоб затримати торговців наркотиками, правоохоронні органи замінили кокаїн на сіль, дозволивши вантажу продовжити свій шлях. У Каталонії іспанська поліція заарештувала ймовірного одержувача вантажу, 59-річного іспанця.

Очевидно, що ситуація, в якій опинилися українські моряки, в черговий раз підкреслює актуальність про-

блеми криміналізації дій моряків і необхідність якнайшвидшої реалізації спільного проекту ПРМТУ і МЗС України, спрямованого на попередження залучення моряків до злочинних дій на морі, а також на забезпечення захисту їх прав на справедливе поводження під час кримінальних проваджень, в місцях досудового утримання і в установах відбування покарань.

Нагадаємо, проект був презентований в жовтні 2018 року в Києві і був підтриманий 4 установами Організації об'єднаних націй — Міжнародною морською організацією, Міжнародною організацією праці, Міжнародною організацією міграції та Управлінням ООН з наркотиків і злочинності. Також проект був повністю підтриманий Міжнародною федерацією транспортників (ITF) і профспілковими організаціями багатьох країн світу. Після чого, в листопаді 2018 року проект був презентований в Лондоні на засіданні Комітету з безпеки на морському транспорті ITF, який одногосно схвалив його.

Проект спрямований на реалізацію комплексу заходів, мета яких — поліпшення рівня двосторонньої взаємодії уповноважених органів України з відповідними органами країн, де були затримані моряки. Важливою частиною проекту є інформаційна активність, спрямована на попередження криміналізації дій моряків.

КУРСАНТАМ РОЗПОВІЛИ ПРО ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗАЛУЧЕННЯ МОРЯКІВ ДО ЗЛОЧИНІВ НА МОРІ



18 лютого, з ініціативи Профспілки робітників морського транспорту України та Міністерства закордонних справ України, відбулася зустріч з курсантами Національного університету «Одеська морська академія» та Морехідного коледжу технічного флоту НУ «ОМА».

Темою заходу, який зібрав близько 150 майбутніх моряків, стали питання щодо попередження залучення українських моряків до злочинів на морі. Спікерами на зустрічі виступили заступник директора Консульської служби - начальник Управління консульського забезпечення МЗС України Василь Кирилич, Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв і його Перший заступник Олег Григорюк, радник Голови ПРМТУ Сергій Казанцев, юрист ПРМТУ Анна Денисова, ректор НУ «ОМА» Михайло Міусов, директор латвійського офісу компанії Hansa Marine Management капітан Олександр Горидько. На зустрічі, за запрошенням ПРМТУ, були присутні спостерігачі Спеціальної моніторингової місії ОБСЄ в Україні Теодорос Муцокос

та Маринка Франулович.

У своєму виступі Михайло Кіреєв розповів про діяльність Профспілки, основні завдання та пріоритети роботи, про те, яким чином сьогодні ПРМТУ відстоює трудові права українських моряків.

Зокрема, Голова ПРМТУ зазначив: «Україна займає 5 місце в світі за кількістю моряків на морському міжнародному ринку праці, і з 100 000 українських моряків, що працюють на суднах іноземних судновласників, понад 47 тисяч є членами ПРМТУ».

Наша Профспілка є єдиною членською організацією ITF в Україні, представляє інтереси українських моряків на міжнародному рівні, і лише нашої Профспілки надано право підписання колективних договорів з іноземними судновласниками за стандартами ITF.

Ми постійно беремо участь в переговорах щодо збільшення кількості робочих місць, підвищення рівня зарплати, поліпшення умов праці і побуту українських моряків.

Щодня співробітники ПРМТУ дають консульта-

ції морякам перед відходом у рейс щодо надійності судновласників, аналізують запропоновані до підписання індивідуальні контракти, відповідають на інші питання, використовуючи для цього соціальні мережі, газету «Морськ» і журнал «Морський».

Ви можете бути впевнені, що в разі порушення ваших трудових прав і умов колективного договору, як-то невивплата заробітної плати або інших належних нараховувань, порушення умов праці і побуту, ПРМТУ завжди готова прийти на допомогу членам Профспілки.

Для того, щоб змусити судновласників виконувати умови колективних договорів, величезну допомогу надає інспекторат ITF, що нараховує 138 інспекторів ITF по всьому світу.

У 2018 році ITF інспекторат повернув морякам по всьому світу 36 млн.дол.США тільки недоплачених зарплат, без урахування компенсаційних виплат.

В Україні є один інспектор ITF - це Наталя Єфріменко, і вона є співробітником нашої Профспілки.



Щодня до нас надходять звернення від моряків, у яких виникли проблеми того чи іншого характеру. Це і українські моряки, які перебувають на борту суден, і іноземні моряки, що перебувають в портах України.

Так, в 2018 році, інспектор ІТФ в Україні, спільно з інспектором Профспілки, обробили 135 претензій моряків і повернули морякам і їх сім'ям заборгованість по заробітній платі та компенсаційних виплат в сумі 1 млн. 416 тис. дол.США.

Всі ці звернення стосуються порушення трудових прав моряків, але не відносяться до випадків, коли українські моряки були залучені до кримінальної відповідальності, були арештовані або затримані за межами України.

Справи з кримінальними елементами виходять за межі

інстанцій, наданням сприяння у наймі рекомендованих адвокатів в країнах, де перебувають заарештовані українські моряки.

Сьогодні такі центри функціонують також у Херсоні та Ізмаїлі, де акумулюється інформація і перенаправляється в головний офіс, де наші фахівці визначають, які дії повинні бути зроблені для вирішення проблем.

Хочу звернути вашу увагу на чек-листи, роздані кожному з вас. Ми розробили для вас алгоритм, дотримуючись якого, ви зможете вберегти себе від багатьох проблем, пов'язаних як з працевлаштуванням на судна іноземних судновласників (завдяки ІТФ у нас є повна інформація про всіх судновласників), так і з порушенням трудових прав, і як уникнути кризових ситуацій в вашій трудовій діяль-

Окрему увагу було приділено виступу капітана Олександра Горидько. Він розповів про діяльність компанії Hansa Marine Management, особливо зупинившись на діях компанії, коли її моряки потрапляють в неприємності. Він підкреслив, що компанія жодного разу не кинула моряка в біді, не залишила його сам на сам з проблемою. Так сталося і зовсім недавно з екіпажем судна ANUKET AMBER, яке піддалося нападowi піратів із захопленням частини команди в полон. Олександр Горидько розповів, як відбувалися події, і привітав двох українських моряків, які перебували в залі. Це другий помічник капітана Михайло МIRONЮК, який дві доби вів судно на базу, фактично врятував його і вантаж на ньому, і старший помічник капітана Дмитро Стоєв, який, на жаль, два місяці перебував у



повноважень Профспілки. На жаль, за останні роки почастишали випадки арешту українських моряків за звинуваченням у перевезенні нелегальних пасажирів і вантажів, контрабанді наркотиків або сигарет. Як правило, це члени екіпажів яхт, риболовецьких або краболовних суден. Їх залучають до кримінальної відповідальності, їм загрожують великі терміни тюремних ув'язнень, а в деяких країнах - і смертна кара".

Профспілковий лідер розповів також, що для того, щоб допомогти українським морякам, які потрапили в такі кризові ситуації, ПРМТУ спільно з МЗС відкрили в Одесі, Херсоні та Ізмаїлі Морський інформаційний центр, куди можуть звернутися моряки та їх родичі.

"Незважаючи на те, що кримінальні питання не належать до компетенції Профспілки, в Морський інформаційний центр можуть звернутися моряки та їх родичі, незалежно від приналежності до ПРМТУ, за отриманням консультацій, для підготовки звернень до різних

ності в морі", - підкреслив Михайло Кіреєв.

У свою чергу, Олег Григорюк докладніше зупинився на досвіді ПРМТУ щодо питань криміналізації дій українських моряків, розповів, яким чином можна уникнути подібних ситуацій, що потрібно робити, щоб захистити себе, якщо все ж таки потрапили в халепу.

Продовжив зустріч виступ Василя Кирилича, який ознайомив курсантів з роллю Департаменту Консульської служби в системі захисту прав громадян України, в тому числі моряків, які опинилися в кризовій ситуації за кордоном.

Крім того, на заході було презентовано розпочатий в 2018 році спільний проект ПРМТУ і МЗС України, спрямований на попередження залучення моряків до злочинних дій на морі, а також на забезпечення захисту їх прав на справедливе поводження під час кримінальних проваджень в місцях досудового утримання і в установах відбuvання покарань.

полоні у піратів і був звільнений завдяки компанії.

Василь Кирилич вручив Олександру Горидько, Михайлу МIRONЮКУ і Дмитру Стоєву листи подяки за підписом держсекретаря МЗС України.

Також у заході взяв участь капітан Володимир Шемонаєв, якого бездоказово звинуватили в причетності до наркаторгівлі. Капітан розповів свою історію і подякував усім, хто був причетний до його звільнення та репатріації. Сьогодні, завдяки спільним зусиллям дипломатичної місії України, морської Академії, чийм співробітником він є в період між рейсами, Профспілці робітників морського транспорту України і, звичайно ж, сім'ї та роботі адвокатів, з Володимира Шемонаєва зняті абсолютно всі звинувачення.

Завершила захід екскурсія, де гості ознайомилися з повномасштабним тренажером машинного відділення для факультету автоматичної машини, який був встановлений в рамках спільного інвестиційного проекту ІМЕС і ПРМТУ.



ДУНАЙСЬКИЙ ІНСТИТУТ НУ «ОМА» ВІДСВЯТКУВАВ СВІЙ ДЕНЬ НАРОДЖЕННЯ



Святування розпочалося презентацією нової лабораторії навігаційної прокладки курсу. На урочистому відкритті були присутні директор ДІ НУ «ОМА» Чимшир Валентин Іванович, в.о. голови правління ПрАТ «УДП» Тарасенко Олексій Вікторович, начальник Ізмайльського філіалу морського агентства «Марлоу навігейшн Україна» Тодорова Наталя Степанівна, представник морського агентства «Колаб'я» Бражнік Ігор Дмитрович. Гості разом з викладачами інституту відвідали лабораторії, які були відкриті минулого року, та ознайомились з їх роботою.

Урочисте святкування продовжилось у БК ім. Т.Г. Шевченка, де зібралися професорсько-викладацький склад, курсанти ДІ НУ «ОМА», а також інші представники морегосподарського комплексу. Зі словами привітання до присутніх звернувся директор інституту Валентин Чимшир, який вручив дипломи курсантам за перемогу у І-му Всеукраїнському конкурсі наукових робіт, та гості свята: заступник міського голови м. Ізмаїль Баткілін Сергій Львович, в.о. голови правління ПрАТ «УДП» Тарасенко Олексій Вікторович, начальник Ізмайльського філіалу морського агентства «Марлоу навігейшн

Україна» Тодорова Наталя Степанівна. Крім того, присутніх привітали творчий колектив Центру виховної роботи та дитячої творчості «Радуга», гостя Анастасія Бондаренко, працівник ДІ НУ «ОМА» Ольга Дімоглова. Після урочистої частини гості свята поринули у чудовий світ курсантського життя — казку «Любов і море». За допомогою героїв дійства було показано життя курсантів в інституті. Миттєвості професійного життя шановних викладачів Дунайського інституту допомогли передати відчуття їх любові до моря — головної ідеї всього виступу. Любов — не тільки в розумінні кохання до рідної людини, це ще почуття до обраної професії, особливо — пов'язаної з морем. Часто любов до моря межує з почуттями до своїх близьких, особливо дітей. Їм не вистачає батьківської уваги, особливо, коли батьки на великій відстані, на роботі, але діти все одно кохають їх. В фіналі свята діти викладачів Дунайського інституту через відеозвернення показали своє розуміння і почуття до любові і кохання. Урочисте свято підготували курсанти Сергєєв Андрій, Черой Юрій, Петров Владислав, Брусанівський Володимир, Жечков Сергій, Маслова Дарина, Чобану Олександр, Кулагін Ерік, Цибулько Вадим, Гартман Марія, Дмитров Владислав, Афтанова Валерія, Близнак Марк, Кейбаш Світлана, команда КВН 1-го курсу механіків «От винта!» та їх художній керівник — Бондаренко Інга В'ячеславівна, видовищне дійство — Флешмоб від



курсантів 1-го курсу під керівництвом командира Фомічова В'ячеслава Павловича, організатор дитячого відео — Сорока Олена Михайлівна та автори сценарію — Биковец Наталя Петрівна та Делі Іван Іванович

На сьогоднішній день у Дунайському інституті Національного університету «ОМА» навчається на денній формі навчання 348 курсантів та 820 студентів на заочній формі навчання.

Прес-центр ДУ НУ «ОМА»
Фото Тетяни Котovenко

У ЧЕРНІГОВІ ПРОЙШЛА ЗИМОВА ШКОЛА МОЛОДІЖНОЇ РАДИ ФПУ



Представники Профспілки робітників морського транспорту України, у період з 17 по 20 січня 2019 року, взяли участь у навчанні в Зимовій школі для профспілкової молоді Молодіжної ради Федерації профспілок України.

Захід вперше відбувся у місті Чернігів, і в ньому взяли участь майже 50 молодих лідерів — представників 20 всеукраїнських галузевих профспілок.

ПРМТУ була представлена головою первинної профспілкової організації курсантів НУ «Одеська морська академія» Діанною Торопенко і членом профактиву Ольгою Швець.

У перший день учасники ознайомилися з роботою одного з найбільших підприємств міста — КЕП «Чернігівська ТЕЦ» та її первинної профспілкової організації. Молоді профспілковці огляну-

ли виробництво, поспілкувалися з головою профорганізації, дізналися про нюанси соціального діалогу на рівні первинки та результати цієї роботи, яка відображається в колективі.

Наступного дня відбулося офіційне відкриття Зимової школи, в якому взяли участь Євген Драп'ятий - заступник голови ФПУ, Лариса Ровчак - керівник Департаменту профспілкового руху та зв'язків з громадськими організаціями ФПУ та Юрій Работя - керівник Прес-центру ФПУ. Запрошені проінформували про поточні задачі всеукраїнського профцентру, а також провели відверту дискусію з молоддю. Привітали учасників і партнери заходу - Тетяна Солодовник та Георгій Сандул, представники ГО «Трудові ініціативи» та Центру солідарності.

Змістовна частина навчання розпочалася з того, що учасники оцінили і проаналізували взаємний вплив загальнолюдських та профспілкових цінностей. Також відбулася дискусія на тему «Загрози і перешкоди профспілковому рухові і завдання профспілок та членських організацій на сучасному етапі». Під час дискусії учасники розглянули, що може обтяжувати роботу профспілок, і які дії потрібно робити молоді у запобіганні конфліктних ситуацій.

У рамках наступної сесії «Профспілкові цінності. Ідеологія» учасники в командах створювали мотиваційні ролі на профспілкову тематику.

На третій день основною темою тренінгу стали базові компетенції профспілкового лідера, а також міжособистісні комунікації в колективі і особливості молодіжного лідерства. Всі учасники отримали цінні теоретичні та практичні знання про те, що повинно бути в пріоритеті у молодого лідера, як втілити свої ідеї в життя, впевнено вести людей за собою, при цьому прислухаючись до думки своєї команди.

У другій половині дня учасники обговорили, що таке профспілкова солідарність, чому важливо її виявляти і як організувати кампанію з солідарності. Учасники проаналізували реальні кейси, де профспілкова організація потребує солідарної підтримки та виконали практичне завдання по складанню плану кампанії солідарності і втіленню її в реальність. Того ж вечора всі учасники вирушили на екскурсію історичними місцями міста Чернігів.



Наступний «урок» Школи поставив перед молодими лідерами наступні питання: Що таке справжня профспілкова демократія? Як організувати обговорення і прийняття ефективних рішень? Кого і як варто залучати до профактиву в першу чергу? Також, активно обговорювалася «Медіаграмотність: перевірка фактів, особливості поширення профспілкової інформації в соціальних мережах». Тренери підготували наочні приклади поширення неправдивих новин. Робочим групам була поставлена задача створити власну неправдиву новину, а колеги повинні були знайти засоби спростувати дану інформацію.

Всі учасники отримали індивідуальні сертифікати про проходження тренінгу.

В ОДЕСІ ПРОЙШОВ КРУГЛИЙ СТІЛ З ПИТАНЬ ПІДВИЩЕННЯ ТАРИФІВ У МОРСЬКИХ ТРЕНАЖЕРНИХ ЦЕНТРАХ



У Морському юніоні центрі відбувся круглий стіл, на якому обговорили одне із найбільш актуальних питань для українських моряків. Організатором зустрічі виступила Профспілка робітників морського транспорту України.

Справа в тому, що з 1 січня низка навчально-тренажерних центрів, які займаються дипломуванням і підготовкою моряків, підвищили тарифи в більш ніж у 5 разів. Таким чином, базовий сертифікат «Повчання по боротьбі за живучість судна», який ще в грудні 2018 року коштував 800 гривень, сьогодні обійдеться моряку в 4200 гривень.

Природно, така ситуація викликала хвилю обурення з боку моряків, які не можуть знайти резонного пояснення такого різкого підвищення тарифів.

Тому, щоб розібратися в ситуації, що склалася, 7 лютого цього року ПРМТУ запросила до діалогу представників Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків, Морської адміністрації України, тренажерних центрів, провідних компаній з посередництва у працевлаштуванні моряків, а також самих моряків, які отримали можливість особисто висловити свої обурення, зауваження та пропозиції.



Представники Морської адміністрації України та Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків постаралися відповісти на всі питання, однак багато з них все ж залишилися без відповідей.

«Наше завдання - озвучити проблематику, спробувати спільно змінити ситуацію з гострих питань, які сьогодні були позначені як з боку моряків, так і з боку представників тренажерних центрів. Разом з тим, ми вважаємо за необхідне налагодити конструктивний діалог з Морською адміністрацією України з метою побу-

дови системи, яка максимально спростить всі процедури для моряків», - зазначив Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк.

Всі учасники зустрічі висловили подяку Профспілці за організацію такого актуального заходу і домовилися організовувати подібні зустрічі регулярно, так як сьогодні діалог дуже важливий у зв'язку з тим, що морська галузь знаходиться в стані реформування.

Після першої частини заходу представники ПРМТУ продовжили зустріч з моряками, в ході якої була вироблена стратегія подальших дій.

ГОЛОВА ПРМТУ ПРИЙНЯВ УЧАСТЬ У ЗАСІДАННІ ВЧЕНОЇ РАДИ ОНМУ

30 січня Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв взяв участь в засіданні Вченої Ради Одеського національного морського університету.



На початку заходу Михайло Кіреєв вручив Почесну грамоту ПРМТУ директору видавництва університету, заступнику голови первинної профспілкової організації ПРМТУ працівників ОНМУ Галині Силаковій - за високий професіоналізм, активну профспілкову діяльність, спрямовану на підготовку фахівців галузі морського транспорту України, і в зв'язку з ювілеєм від дня народження.

Також Михайло Кіреєв привітав переможців конкурсу, оголошеного серед співробітників ВНЗ. За його умовами, перемагає кафедра, 100% співробітників якої є членами ПРМТУ. Отже, переможцем став колектив Кафедри

практичної психології, який отримав у подарунок від Профспілки оргтехніку, яку дуже потребував.

Кафедра «Практична психологія» одна з молодих, перспективних кафедр Одеського національного морського університету. З 2017 року посаду завідувача кафедрою займає кандидат психологічних наук, доцент Шевченко Росіна Петрівна.

Кадровий склад кафедри «Практична психологія» включає 5 кандидатів психологічних наук. Основними пріоритетами роботи кафедри «Практична психологія» ОНМУ є висока якість викладання дисциплін та уважне, дбайливе ставлення до студентів.

ПРЕДСТАВНИКИ ANGLO-EASTERN ВІДВІДАЛИ ОФІС ПРМТУ



З робочим візитом офіс ПРМТУ відвідали представники компанії ANGLO-EASTERN в особі Керуючого директором Відділу кадрів морського персоналу капітана Віная Сінга і директора ANGLO-EASTERN UKRAINE капітана Олега Лук'яненка.

Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк презентував гостям роботу Профспілки з просування українських моряків на міжнародно-

му морському ринку праці, інформаційну та навчальну роботу, а також детально зупинився на соціальних програмах, розроблених Профспілкою з урахуванням специфіки роботи моряків.

Капітан Вінай Сінг підкреслив високу зацікавленість компанії в збільшенні кількості українських моряків на борту суден, що знаходяться в менеджменті ANGLO-EASTERN.

КОРПОРАТИЗАЦІЯ АМПУ: НАВІЩО ЦЕ ПОТРІБНО?

Кабінет міністрів схвалив можливість корпоратизації АМПУ, а отже - вже в цьому році держпідприємство може отримати новий статус і можливості. Серед них - спрощення залучення кредитів, прозоре управління за колегіальним принципом, впровадження світових практик щодо розпорядження майном, спрощення процедур закупівель.

Ми попросили в Адміністрації морських портів України докладніше розповісти, навіщо ж держпідприємству потрібна корпоратизація? В АМПУ дали свої пояснення.

01 РЕАЛІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ВЛАСНОСТІ

У жовтні 2018 року урядом були затверджені Основні принципи впровадження політики власності щодо державних компаній. Згідно з цими принципами, особливо важливим для економіки країни вважається підприємство, вартість активів якого перевищує 2 млрд. грн або воно має 1,5 млрд. грн річного чистого доходу. Такі підприємства повинні бути перетворені з державних унітарних підприємств в акціонерні товариства, 100% акцій яких належить державі. АМПУ є особливо важливим для економіки України підприємством як за вартістю активів, так і за розміром річного чистого доходу.

02 РЕАЛІЗАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ

Поточний статус АМПУ обмежує її господарську діяльність в частині оперування земельними ділянками і в цілому не дозволяє реалізовувати положення Національної транспортної стратегії України до 2030 року.

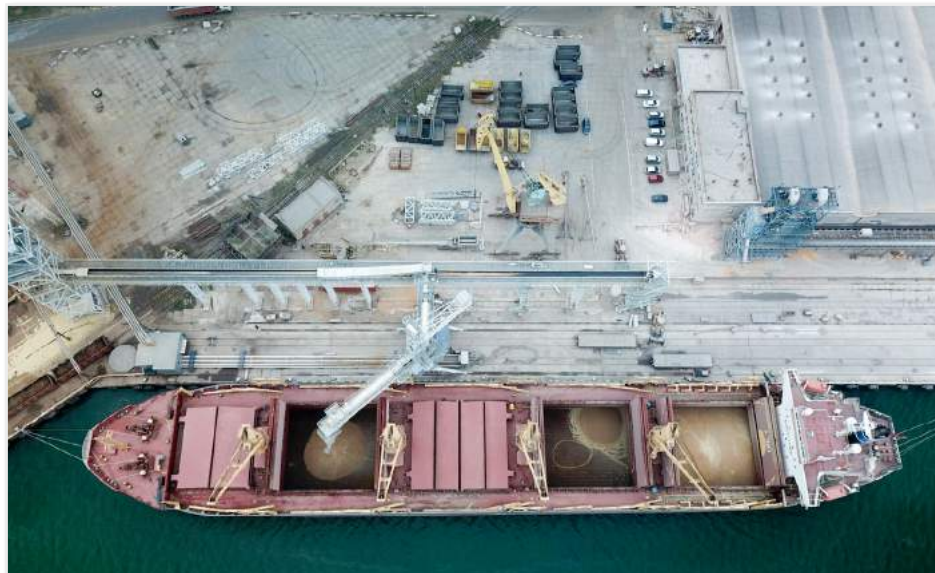
Згідно зі стратегією, подальші етапи реформування портової галузі передбачають перехід АМПУ до моделі управління «порт-лендлорд», згідно з якою адміністрація порту має право надавати інвесторам земельні ділянки (або інші об'єкти) для будівництва або реконструкції морських терміналів, а інвестори мають право оперувати побудованими терміналами протягом певного часу, після закінчення якого можуть або продовжити дію договору, або повернути земельну ділянку разом з терміналом в державну власність.

03 РЕАЛІЗАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ

Більше половини портових адміністрацій країн ЄС є корпоратизованими комерційними структурами. Прикладами таких компаній є Port Gdańsk Eksploatacja S.A. (Польща), The Port of Rotterdam Authority Ltd. (Нідерланди), Port of Antwerp Authority (Бельгія), Hamburger Hafen Und Logistik AG (Німеччина), North Sea Port (Бельгія, Нідерланди), Maritime Ports Administration S.A. Constanta (Румунія) та ін. Такі компанії функціонують відповідно до принципу самофінансування, мають комерційний і підприємницький характер, націлені на збільшення частки ринку і залучення приватних інвестицій. Вони також можуть розділяти рівень впливу державних органів через участь в правлінні або наглядовій раді адміністрації порту, виплати дивідендів у порівнянні з класичними портовими адміністраціями - державними підприємствами.

04 ОБМЕЖЕННЯ В СФЕРІ КОРПОРАТИВНИХ ВІДНОСИН

Правоздатність державних підприємств обмежена в сфері корпоративних відносин. Таким чином, маючи організаційно-правову форму унітарного підприємства, у АМПУ відсутня можливість створення дочірніх підприємств, купівлі корпоративних прав тощо, яка є у розпорядженні державних портових корпорацій - активних гравців на міжнародному ринку портових терміналів, таких як DP World (OAE), Port of Antwerp Authority (Бельгія), PSA (Сінгапур) та ін.



05 ОБМЕЖЕННЯ РОБОТИ З МФО, БАНКАМИ ТА ІНВЕТОРАМИ

Міжнародні фінансові організації, банки та інвестори неохоче співпрацюють з підприємством, яке фактично не володіє своїми активами. В першу чергу, це стосується забезпечення кредитів на реалізацію інфраструктурних проектів. У перспективі п'яти років АМПУ спільно з інвесторами має намір реалізувати інфраструктурні проекти, які забезпечать створення і модернізацію портових потужностей обсягом річної перевалки майже 35 млн. т. Інвестиційні витрати очікуються на рівні 30,5 млрд. грн, з яких 26 млрд. грн - приватні інвестиції. Однак, реалізація цих проектів можлива лише при спільній роботі АМПУ (днопоглиблення, причальна стінка і т.і.) і інвестора (наземна частина, перевантажувальна інфраструктура). Для цих цілей АМПУ необхідне відповідне фінансування. У середньостроковій перспективі необхідний портфель капітальних інвестицій з боку АМПУ становить близько 20 млрд. грн.

06 СТАТУС ДП НЕ ДОЗВОЛЯЄ ВИСТУПАТИ СТОРОНОЮ ДОГОВОРІВ ОРЕНДИ/КОНЦЕСІЇ

В європейських країнах практика передачі майна (землі) в оренду/концесію портовими адміністраціями на певний термін є широко поширеною. У структурі доходів європейських портів надходження від передачі в оренду (концесію) майна (в т.ч. земельних ділянок) варіюються в межах 30-50% від загального показника доходів, що робить їх одним з ключових джерел доходу. Наприклад, загальний дохід порту Гамбург в 2016 році склав 185 млн. євро, з яких 50,8% - виручка від оренди активів. Можлива корпоратизація АМПУ дозволить підприємству самостійно оперувати майном на платформі ProZorro і в результаті збільшувати надходження до державного бюджету у вигляді податків і дивідендів, при цьому контролюючи виконання орендарем (або концесіонером) соціальних, інвестиційних зобов'язань безпосередньо в порту.

Для цього необхідно розглянути можливість передачі в статутний капітал підприємства причалів, що істотно розширить можливості АМПУ по ефективному використанню та розвитку портової інфраструктури. Оскільки держава не єдиний власник такої категорії об'єктів, справедливо було б вирівняти можливості АМПУ і приватних морських терміналів у розпорядженні своїм майном.

www.cfts.org.ua

АМПУ ВНЕСЛА ТЕРМІНАЛ «ЄВРОВНІШТОРГ» ДО РЕЄСТРУ МОРПОРТІВ



Зерновий термінал «Євровнєшторг» став першим новим терміналом, внесеним Адміністрацією морських портів України до Реєстру морських портів у 2019 році.

За словами керівника АМПУ Райвіса Вецаганса, внесення до реєстру морських портів нового терміналу українсько-литовської компанії «Євровнєшторг» в порту Ольвія стало хорошим початком року.

«У 2019 році ми також очікуємо завершення реалізації відразу декількох проектів державно-приватного партнерства у портах. Йдеться про введення в експлуатацію зернового терміналу «М.В. Карго» в порту Южний. У портах Миколаїв і Маріуполь завершується реконструкція і будівництво причалів №8 і №4 в рамках реалізації інвестиційних проектів з

розвитку потужностей з перевалки зернових», - додав Райвіс Вецаганс.

Термінал «Євровнєшторг» почав приймати перші судна в грудні 2018 року. У планах підприємства на 2019 рік - обробити 1 млн.т сипучих зернових вантажів.

Нагадаємо, що проект компанії «Євровнєшторг» передбачає будівництво комплексу накопичення вантажів із залізничного та автомобільного транспорту з подальшим відвантаженням на морські судна. Зараз завершено будівництво 4 силосів ємністю по 6,5 тис.т кожен і одного складу підлогового зберігання на 90 тис.т.

Загальні інвестиції в першу чергу будівництва становлять 1,8 млрд. грн. Завершення робіт планується в березні поточного року.

РАЙВІС ВЕЦКАГАНС: 90% ВАНТАЖІВ У ПОРТАХ ГЕНЕРУЄ ЕКОНОМІКА УКРАЇНИ



Якщо вдатися до умовної «інвентаризації» активів у розпорядженні Адміністрації морських портів України, роботою яких з них може пишатися морська держава Україна?

Наша робота – це постійна «інвентаризація», постійний процес покращення та розвитку. І в цьому немає нічого дивного, бо ми відповідаємо за утримання та розвиток стратегічної інфраструктури в 13 портах України: 1) акваторії портів; 2) 263 причали загальною довжиною понад 40 кілометрів; 3) 120 одиниць рухомого складу: лоцманські катери, спеціалізований флот, криголам.

Більшість портової інфраструктури була побудована ще за радянських часів. Тому питання реконструкції та модернізації постійно є для нас актуальними. За останні роки ми в 2,5-3 рази збільшили капітальні інвестиції в цьому напрямку. 2016 року інвестовано 650 млн.грн, у 2017-му – 1,6 млрд.грн, у 2018-му планували на суму в понад 2 млрд.грн.

Чи відповідає рівень розвитку портової і припортової інфраструктури потребам українських експортерів?

З одного боку, українські порти зараз завантажені далеко не на 100%, і резерв потужностей у нас достатній. Проте, далеко не усі з них є сучасними та забезпечують відповідну швидкість, об'єми та собівартість перевалки. В першу чергу, зауваження стосуються державних стивідорних компаній, які в багатьох випадках програють приватним.

АМПУ створює передумови, щоб стивідори та вантажовласники в українських портах мали необхідні конкурентні переваги та могли розвивати свій бізнес з використанням можливостей морського транспорту. Задля цього на початку 2018 року були знижені на 20% ставки портів зборів. У портах Южний та Чорноморськ реалізуються масштабні проекти з днопоглиблення, які дозволяють знизити собівартість експорту.

Чи справедливо вважати, що держава завжди програватиме приватній ініціативі? Як можна уникнути непропорційного розвитку і забезпечити рівні конкурентні можливості компаніям, незалежно від їхньої форми власності?

Управління державними стивідорними компаніями є досить бюрократизованим, йому бракує гнучкості проти управлінських повноважень приватного стивідора. Тому за останні п'ять років частка державних стивідорів

у перевалці впала на 17% і сьогодні становить 24%. Ось чому ми підтримуємо пропозицію Міністерства інфраструктури щодо реалізації проектів державно-приватного партнерства. Вже обрали два пілотні проекти: порти «Херсон» та «Ольвія».

Чому ці два порти? Наскільки їхній приклад буде показовим?

По-перше, з усіх тринадцяти портів саме їхні обсяги перевалки, а це близько 2,5 млн.тонн, можна вважати середніми. По-друге, ТЕО підтвердило готовність цих двох проектів. По-третє, часто в портах бувають складні стосунки між портовою адміністрацією, державними і приватними стивідорами. А в Херсоні й Ольвії цього немає. Крім того, в цих портах зберігся єдиний робочий комплекс – майданчик, залізниця, доступ до причалу. Це становить неабиякий інтерес для інвестора.

Якими аргументами користується АМПУ, щоб переконати іноземного інвестора заходити в українські порти на умовах концесії?

Інфраструктура наших портів дає змогу перевалювати більше 250 млн. тонн вантажів щороку. Торік ми переробили 133 млн.тонн. І лише 10% перевалки становить транзит, тобто той обсяг вантажів, який пов'язаний з можливими геополітичними проблемами, де політичні або санкційні рішення можуть вплинути на бізнес. Основний обсяг вантажів – 90% – ґрунтується на економіці України. І це те, що ми намагаємося запропонувати міжнародним інвесторам: понад 100 млн.тонн агропродуктів, металів, руди, контейнерів, як і раніше, оброблятимуть в українських портах. Саме порти зараз забезпечують перевалку понад 40% міжнародних вантажів України.

До того ж, вигідне географічне становище України та її транзитний потенціал досі не реалізовані до кінця.

Чи бачите Ви вже їхній підкріплення грошима інтерес?

19 вересня АМПУ спільно з нашими консультантами з концесійних проектів – МФК та ЄБРР – представили ТЕО двох пілотних проектів. Були присутні 24 компанії: зернотрейдери, власники вантажів. Компанії з Катару, Туреччини, Великої Британії. Вони вбачають в Україні ринок і розглядають можливість інвестувати в наші порти.

Якими є критерії відбору іноземного інвестора? Чи є компанії, яким українська сторона відмовить, навіть якщо вони відповідатимуть за більшістю характеристик?

Росії відмовить. Це позиція держави, яка з огляду на відомі усім події, я думаю, не викликає ні у кого подиву. Щодо інших компаній, основні критерії для них – гарантії мінімальних інвестицій, гарантований вантажопотік, соціальні гарантії, сплата концесійного платежу. Далі вже тендер визначатиме, хто прийде з найкращою пропозицією. Міжнародні та державні компанії – в рівних умовах. Вітається і створення консорціумів.

Як держава і приватний бізнес можуть досягти синергії в розвитку портової інфраструктури?

За останнє десятиліття в портах реалізовано чимало інвестиційних проектів. Інвесторикладають гроші у розвиток терміналів, а держава у особі АМПУ забезпечує відповідні технічні характеристики причалів та глибини в акваторії.

Приміром, ми реалізуємо будівництво зернового терміналу в порту Маріуполь. Державна стивідорна компанія «Маріупольський морський торговельний порт» будує термінал з перевалки вантажів загальною потужністю до 2,5 млн.тонн. А ми здійснюємо реконструкцію причалу. В Одесі спільно з німецькою HHLA будують контейнерний термінал: ми робимо днопоглиблення й будівництво хвилелому, вони – свою частину. Спільно з компанією MV Cargo, в якій присутня американська компанія Cargill, реалізуємо великий інвестиційний проект з будівництва зернового терміналу в порту Южний. Ми можемо пишатися цими інвестиційними проектами і плануємо рівнятися на них у майбутньому.

Загалом АМПУ підписала меморандуми про намір реалізувати інвестиційні проекти з приватним сектором на загальну суму в 30 млрд.доларів, і ці плани сягають 2038-го року.

Одне з завдань АМПУ – гарантувати безпеку мореплавства. З огляду на це, як силами АМПУ розв'язується ситуація із затриманням суден в Азовському морі? Які економічні загрози для українського судноплавства може становити посилення агресивних дій Росії?

Так, геополітична ситуація в регіоні не сприяє збільшенню вантажопотоку: по Маріуполью в нас падіння 10% проти минулого року, по Бердянську – до 30%. Але порахувати точні втрати неможливо, бо економічний ефект виходить далеко за межі портів.

Незаконне затримання Російською Федерацією суден, які проходять через Керч-Єнікальський канал, – це час, який втрачають наші вантажовласники

та судновласники, а час – це додаткові витрати. Також важливо зазначити, що з будівництвом Керченського мосту з'явилися додаткові обмеження в проходженні під ним. Для навігації під мостом наші клієнти почали використовувати судна меншого розміру. А це, відповідно, подорожчання тонни транспортованого вантажу. Чинник неконтрольованості ситуації призводить до того, що клієнти переорієнтовують вантажопотоки в напрямку інших портів, щоб диференціювати ризики.

Нині складно говорити про те, що ситуація вирівнюється. Адже порти на Азові були орієнтовані на більший тоннаж флоту, та й експортерам вигідно працювати з великими суднами. Тому ми бачимо, що певний вантажопотік з цього регіону тепер обробляється в Миколаєві та одеських портах.

Незважаючи на тимчасові труднощі, порти Азовського моря продовжують відігравати велику роль для розвитку бізнесу на Сході України, і ми будемо і надалі їх розвивати, щоб посилити конкурентоспроможність України на Азові.

Тобто, ми великі вантажі на Азові втратили?

На жаль, мусимо констатувати, що Керченський міст не дає змоги обробляти великотоннажний флот. І це знижує конкурентоспроможність клієнтів, які працюють у цих портах. Приміром, у Бердянську обробляється чимало зернових вантажів. Зернові вантажі малого флоту – це експорт у Середземне море, Європу, Північну Африку. Але Китай, Америка й інші великі відстані – вже не конкурентоспроможні.

Як щодо перетворення України на транспортний хаб якщо не світового, то регіонального значення? Чи готова інфраструктура до зростання транзитної ролі України в сучасному світі?

Ми повинні використовувати своє географічне розташування в напрямку Грузії, Туреччини, Ірану. Ми можемо створити конкуренцію балтійським портам і запропонувати Білорусі експортувати в Китай через Чорне море. Перспективно розвивати Maritime SilkRoad через Суецький канал та Босфор. Нині ми вибудовуємо стратегію залучення вантажів з Азії через цей маршрут. Але маємо розуміти, що це певна конкурентна боротьба. Чимало країн, у тому числі Прибалтика, Білорусь, Туреччина, Єгипет, хочуть бути в цьому забігу й отримати свою частину пирога з вантажів. Нам потрібно лобіювати власні інтереси й заявляти про свої можливості, надавати інфраструктурні проекти. Ми повинні бути цікавими китайським партнерам – як партнер, держава, ринок.

www.truman.ua



ВИЙШЛИ В ПЛЮС. ПІДСУМКИ 2018 РОКУ ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ

Динаміка перевалки, основні вантажі і статистика роботи найбільших портів України в 2018 році.

Незважаючи на серйозні обмеження роботи портових підприємств Азовського моря, в цілому українські порти вже другий рік виходять на позитивну динаміку переробки вантажів. Так оцінює загальний підсумок 2018-го для галузі керівник АМПУ Райвіс Вецкаганс. Дійсно, якщо в 2017 році було + 0,6% рік до року, то в 2018 - вже + 2%.

За якими ж напрямками і видами вантажів вдалося наростити перевалку, які порти виявилися на лідируючих позиціях, і який фактор став одним з визначальних для позитивної динаміки перевалки за підсумками 2018 року?

Загальна динаміка

Уже другий рік поспіль перевалка вантажів в портах виходить в плюс. З огляду на те, що в період з 2012 по 2016 роки динаміка була негативною, навіть невеликий приріст сприймається позитивно. І якщо за підсумками 2017 року порти наростили обсяги всього на 0,6%, то в 2018 році перевалка збільшилася на 2%. В абсолютних цифрах - це 135,2 млн.т вантажів.

Протягом останніх п'яти років основним напрямком залишається експорт. На відміну від 2017 року, коли обсяг перевалки експортних вантажів в портах скоротився на 1,7%, за підсумками 2018 експорт збільшився на 0,5% (до 99 млн.т) і склав 73,3% в загальній структурі перевалки вантажів. Темпи зростання перевал-

ки імпорتنних вантажів у 2018 році сповільнилися і склали 16,5% (до 23,8 млн.т) у порівнянні з + 27,6% у 2017 році, коли Україна почала активно імпортувати південно-африканське і американське вугілля. Що стосується транзиту, то 2017 рік, коли обсяги перевалки збільшилися на 14,3%, скоріше був винятком із правил. У 2018 році все повернулося «на круги своя» - обсяги скоротилися на 13,4% (до 10,2 млн.т). Найбільш несподіваними по динаміці стали каботажні вантажі. Після сильного провалу в 2017 році (до -64,9%), за підсумками 2018 року ці вантажі показали позитивну динаміку (+ 16,2% до 2,1 млн.т).

Головний вантаж

П'ятірка основних вантажів уже котрий рік залишається незмінною: зерно, руда, вугілля, метал і контейнери. Основним серед них є зерно. Після невеликого зниження обсягів його перевалки у 2017, в минулому році, незважаючи на песимістичні прогнози, порти перевалили 40,3 млн.т зерна, що на 3% більше ніж у 2017 році. Частка цього вантажу в загальній структурі перевалки у 2018 році склала 29,8%.

За підсумками минулого року значно збільшилися обсяги перевалки контейнерів - зростання склало 38,7% (до 10,9 млн.т). Консультант ЦТС-Консалтинг Андрій Ісаєв зазначає, що, починаючи з 2018 року, АМПУ стала включати у зведену статистику обсяги перевалки в Чорноморському рибному порту. У минулому році там було оброблено 123 тис. TEU, які враховуються, як приріст перевалки. Цим частково пояснюється таке стрімке зростання перевалки контейнерів. Крім цього, зросли також обсяги експорту (+75,8 тис. TEU) і імпорту (+58,4 тис. TEU) контейнеризованих вантажів.

А ось обсяги перевалки вугілля в 2018-му році скоротилися на 25,1% - до 8,1 млн.т. «Основна причина - зниження транзитного вантажопотоку. У 2018 році перевалка транзитного вугілля (в основному з РФ) знизилася на 2,2 млн.т, або 50%. Перевалка імпортного вугілля знизилася всього на 10%, що пояснюється, швидше, короточасними чинниками (великі перехідні запаси, тепліша, ніж очікувалося, зима і т.і.), ніж вказує на довгостроковий тренд», - пояснює аналітик.

Перша п'ятірка

В цьому році п'ятірка найбільших портів за кількістю оброблених вантажів зазнала незначних змін. Перше місце традиційно займає порт Южний. А ось Миколаївський порт потіснив з другого місця Одеський МТП, причому, відрив досить істотний - в понад 7 млн.т. Порт Чорноморськ лише трохи відстав від Одеського, залишившись на четвертому місці. А ось замість СМП «Ольвія», п'яте місце у 2018 році посів Маріупольський морпорт. Виліт Ольвії з топ-5 портів пояснюється тим, що дані терміналу Ніка-Тера і суднобудівного заводу «Океан» з березня 2018 року почали враховувати в статистику Миколаївського порту. У підсумку, показники СМП «Ольвія» знизилися практично на 60%, в порівнянні з 2017 роком.

Сумарна частка найбільших п'яти українських портів в загальному обсязі перевалки склала 89,5%.

Найбільше наростити обсяги перевалки вдалося МП «Чорноморськ» (+ 25% до 21,5 млн.т) і Миколаївському МП (+ 29,2% до 24,1 млн.т). Лідируючий МП «Южний» показав лише незначну позитивну динаміку (+1,9 млн.т - до 42,7 млн.т). Одеський і Маріупольський МП в 2018 році скоротили обсяги перевалки вантажів в середньому на 10%, переваливши 21,7 млн.т і 5,9 млн.т вантажів, відповідно.

Приватники vs держава

У топ-5 найбільших державних стивідорних компаній увійшли: ДП «МТП «Южний», ДП «МТП «Чорноморськ», ДП «Маріупольський МТП», ДП «Ізмаїльський МТП» і ДП «СК «Ольвія». З них ДП «МТП «Южний» - єдиний стивідор, якому вдалося збільшити обсяги перевалки. Позитивна динаміка склала + 7,3%, що в абсолютних цифрах дорівнює 12,3 млн.т вантажів. Решта державних стивідорних компаній скоротили перевалку від 3,6% до 13,3%.

Підводячи підсумок року, в.о. директора ДП «МТП «Южний» Анатолій Яблунівський зазначив, що у 2018 році порт перевантажив на 731 тис.т більше вантажів, ніж у 2017 році. Зростання вантажообігу обумовлено, перш за все, збільшенням перевалки експортних та транзитних вантажів. Зокрема, перевалено 8,6 млн.т експортних вантажів, 2,5 млн.т імпортного коксівного і енергетичного вугілля, транзит і каботаж склав 1,2 млн.т. Також на 52 тис.т збільшили перевалку зернових вантажів і продуктів їх переробки. У 2018-му в порт зайшло на 22 судна більше (212), кількість оброблених напіввагонів зросла на 18% (74 554). У планах держстивідора на цей рік - розширення номенклатури вантажів, створення сприятливих умов для нових вантажовласників. А також придбання нового перевалочного обладнання і техніки, впровадження на окремих ділянках сучасних технологій обробки вантажів, нарощування виробничих потужностей і розширення складських майданчиків.

У топ-5 найбільших приватних стивідорних компаній за підсумками 2018 року увійшли: ТІС, Ніка-Тера, Бруклін-Київ, Миколаївський глиноземний завод, ДП «КТО». Найбільше обсяги перевалки вдалося наростити терміналу Ніка-Тера: за підсумками року компанія перевалила 5,8 млн.т вантажів, що на 39,6% більше, ніж в 2017 році. ДП «КТО» перевалило 4,6 млн.т, збільшивши обсяги на 13,4%. Миколаївський глиноземний збільшив обсяг перевалки всього на 0,3%. Найбільший приватний стивідор, група терміналів ТІС, яка за підсумками року зайняла 19% ринку, скоротила перевалку на 1,2% - до 25,7 млн.т. Однак, найгірше з лідерів в минулому році довелося компанії Бруклін-Київ, яка втратила 19,4% вантажів, скоротивши свою частку на ринку до 4,1 млн.т.

Вантажі і порти

Основний по значущості вантаж для українських портів - зерно, і найбільше його перевалює Миколаївський порт. За 2018 рік у порту обробили 13,1 млн.т цього виду вантажу, що майже в два рази більше, ніж у самого глибоководного порту країни - Южного, де його перевалка склала 7,9 млн.т. Трохи більше в минулому році було перевалено зерна в порту Чорноморськ (9,3 млн.т).

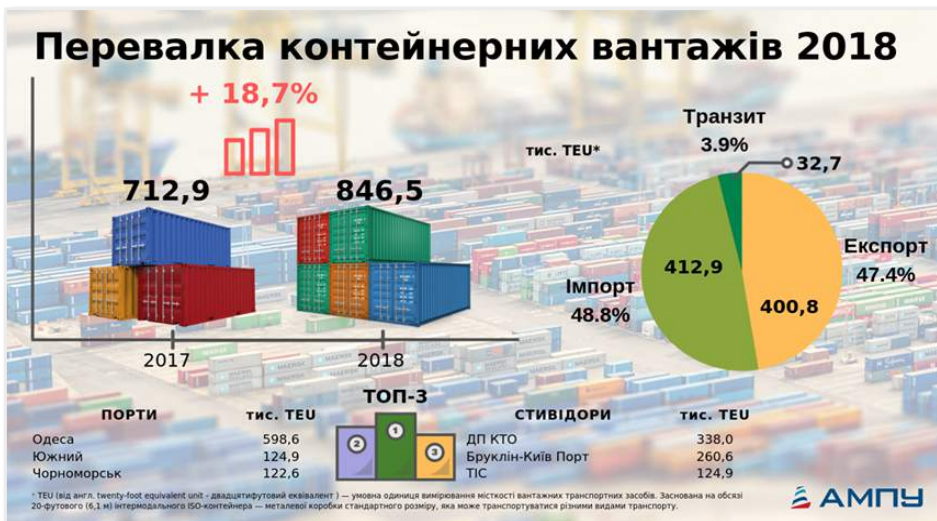
По перевалці руди зі значним відривом лідирує порт Южний. За минулий рік там перевантажили 17,6 млн.т цього вантажу.

Одеський порт істотно лідирує в перевалці контейнерів. Він один перевалює більше половини контейнерів всіх портів. Так, за підсумками року загальна кількість контейнерів склала 847 тис. TEU, з яких в Одеському порту - 599 тис. TEU.

А ось перевалка металу практично рівномірно розподілилася по п'яти найбільших портах. Зокрема, найбільше таких вантажів було оброблено в Маріупольському (4,1 млн.т) і Одеському (4 млн.т) портах. По 2,9 млн.т - в Миколаївському та Южному, 1 млн.т - в Чорноморську.



ТЕМПИ ЗРОСТАННЯ ПЕРЕВАЛКИ КОНТЕЙНЕРНИХ ВАНТАЖІВ В УКРАЇНСЬКИХ ПОРТАХ У ПОНАД 4 РАЗИ ПЕРЕВИЩУЮТЬ СВІТОВУ ДИНАМІКУ



За підсумками 2018 року морські порти України перевалили 846,5 тис. TEU контейнерних вантажів. Це на 18,7% більше, ніж у минулому році. За даними Конференції ООН із торгівлі та розвитку (UNCTAD), світовий ринок контейнерів до 2023 року зростатиме у середньому на 3,8% на рік. Значна позитивна динаміка в морських портах України є наслідком відновлення вантажообігу після значного падіння у 2014–2015 р.р.

«Зростання контейнерних перевезень свідчить про поживлення економіки. Українські порти ще не вийшли на докризовий рівень за цим напрямком, тому нам є ще куди зростати. Про це свідчать також і плани бізнесу по реалізації спільно з АМПУ проектів із розвитку контейнерних терміналів у тилу наших причалів. У 2018 році було досягнуто відповідних домовленостей одразу з двома провідними світовими компаніями – дочірнім підприємством німецької компанії HHLA «Контейнерний термінал Одеса» (ДП «КТО») та CMA CGM спільно з ТОВ «Бруклін-Київ Порт» по проектам в порту Одеса»,- відзначив керів-

ник Адміністрації морських портів України Райвіс Вецкаганс.

У 2018 р. експорт та імпорт контейнерів через українські морські порти розподілилися майже порівну – 47,4% та 48,8% відповідно. Контейнерами за межі країни експортуються такі товари, як зерно, фрукти, харчові вантажі, а також металопродукція, будівельні матеріали. Імпортується переважно обладнання, текстиль, харчові вантажі, алкоголь, пластик/ПВХ.

Лідерами з перевалки контейнерів стали порти Одеса, Южний та Чорноморськ. Южний у 2018 році збільшив перевалку цих вантажів на понад 75% за рахунок переходу до порту міжнародної контейнерної лінії Maersk з Одеси. Проте, незважаючи на це, Одесі вдалося не тільки зберегти обсяги контейнерних вантажів, а й збільшити його на 15%.

Серед стивідорних компаній лідерами з обробки контейнерів стали ДП «КТО», ТОВ «Бруклін-Київ Порт», ТІС та Чорноморський рибний порт.

Прес-центр АМПУ

МАРІУПОЛЬСЬКИЙ ПОРТ ЗАЙНЯВ ДРУГЕ МІСЦЕ ЗА ОБСЯГОМ ПЕРЕВАЛКИ МЕТАЛУ



В цілому, гірничо-металургійний комплекс (ГМК) забезпечив третину експортного вантажопотоку українських портів. За результатами 2018 року Маріупольський морський порт зайняв друге місце серед українських гаваней за обсягами перевалки продукції гірничо-металургійного комплексу. Про це свідчать дані Адміністрації морських портів.

У 2017 році Маріупольський порт посідав третє місце за цим показником. Незважаючи на блокаду Керченської протоки російськими силовиками в кінці листопада - на початку грудня, Маріуполь зміг показати у 2018 році хороші результати.

Одеський порт скоротив перевалку продукції ГМК на 27% і в результаті опустився з другого на третє місце.

На четверте місце вийшов Ізмаїльський порт. На підприємстві запевняють, що показники могли бути вище. Однак низькі рівні води в Дунаї у другому півріччі обмежили поставки в напрямку портів на середній і верх-

ній ділянках річки. На заваді стали і проблеми з відвантаженням готової продукції зі складів Полтавського ГЗК (Група Ferretex).

Перше місце за обсягом перевалки металопродукції на експорт у 2018 році, як і в минулі роки, зайняв самий глибоководний порт країни - «Южний».

Найвищу динаміку залучення металургійних вантажопотоків у минулому році продемонстрували стивідорна компанія «Ольвія» (+178%) і порт «Чорноморськ» (+141%).

Більш за всіх скоротив експортну перевалку продукції ГМК Бердянський порт (-44,5%).

В цілому, в 2018 році підприємства українського гірничо-металургійного комплексу забезпечили 33,6% експортного вантажопотоку морських портів країни.

У минулому році перевалка чавуну і прокату продовжила рости, переробка руди скорочувалася.

www.gmk.center

АМПУ ЗАВЕРШИЛА НАЙБІЛЬШИЙ ЗА ОСТАННІ 11 РОКІВ ПРОЕКТ З ДНОПОГЛИБЛЕННЯ В ПОРТУ ІЗМАЇЛ



На початку лютого у порту Ізмаїл було завершено роботи з експлуатаційного днопоглиблення. Обсяг виконаних на замовлення Адміністрації морських портів робіт склав майже 190 тис.куб.м. Це найбільший проект з експлуатаційного днопоглиблення, реалізований у порту Ізмаїл за останні 11 років.

Проведене днопоглиблення дозволяє приймати усі судна, які можуть заходити та виходити до/з порту через глибоководний судновий хід Дунай-Чорне море, та обробляти їх біля причалів.

Роботи в Ізмаїлі виконувались із залученням румунської компанії «COMPLEX DELTA». «Вперше до процесу днопоглиблення в українському порту на Дунаї було залучено іноземну компанію, яка стала переможцем відкритих конкурсних торгів, економія за якими склала 12% від очікуваної вартості або 3,8 млн.грн. АМПУ і далі залишається відкритою для співробітництва з вітчизняними та міжнародними днопоглиблювальними компаніями та запрошує їх до участі у наших наступних

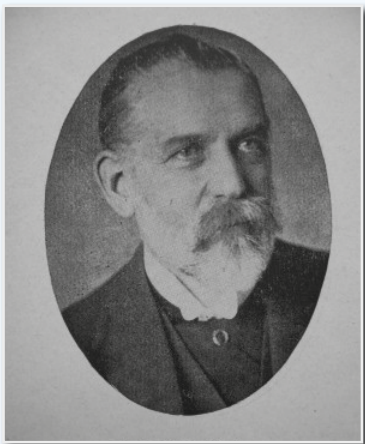
тендерах», - прокоментував подію керівник АМПУ Райвіс Вецкаганс.

Реалізація проекту значно поліпшила можливості з прийому та обробки суден державною стивідорною компанією «Ізмаїльський морський торговельний порт», а також приватного портового оператора «Вілле форте Україна», який розвиває у порту Ізмаїл термінал з перевалки скрапленого газу.

Проведення робіт було розділено на чотири ділянки і виконувалось по чергові з вересня 2018 до лютого 2019 року. Загальний обсяг вибраного ґрунту складає 185521,8 куб.м.

У 2019 році Адміністрація морських портів України планує здійснювати експлуатаційне днопоглиблення у 7 морських портах: Маріуполь, Бердянськ, Ізмаїл, Чорноморськ, Миколаїв, Одеса, Херсон; та на 4 каналах: Дунай-Чорне море, Бузько-Дніпровсько-Лиманський, Дністровсько-Лиманський, Херсонський морський. Продовжується реалізація двох масштабних проектів капітального днопоглиблення у портах Чорноморськ та Южний.

ЧАРЛЬЗ КЛАРК - ЗАСНОВНИК ВИЩОЇ СУДНОВУДІВНОЇ ОСВІТИ В УКРАЇНІ



Чарльз Іванович (Джонович) Кларк народився 31 травня 1867 року в колись дуже відомій в Ризі професорській сім'ї Кларків, чие коріння знаходяться в Шотландії.

Він був одним з синів професора Ризького політехнікуму Джона Кларка, який викладав креслення і малювання. Джон Кларк провів дитинство і отрочество у Великобританії і там здобув блискучу освіту.

Перебравшись до Риги, він зберіг англійське підданство, що було характерно для представників британської діаспори у Прибалтійському краї. Дружиною професора Джона Кларка стала дочка ректора Дерптського університету Вільгельміна фон Хавнер (Гаффнер).

Чарльз Кларк навчався в школі Фромма і міський класичній гімназії, після чого вступив на механічний факультет Ризького політехнікуму.

Ризький політехнікум вже в першому двадцяті свого існування зарекомендував себе одним з кращих по постановці навчального процесу і за якістю підготовки інженерів не тільки в Росії, але і в Європі.

Ризький, або Балтійський, політехнікум користувався ще відомою автономією і пишався своїми трьома свободами: академічною свободою, свободою викладання та свободою віросповідання.

Перебування в стінах Ризького політехнікуму мало вирішальне значення в становленні Кларка як інженера.



Рік вступу Кларка в політехнікум був ознаменований перетворенням машинобудівного відділення по проекту професорів Ловіса, Молла і Пфуля з метою посилення прикладних наук і виробничої практики. Таке перетворення диктувалося вимогою часу. Після недавньої кризи і депресії у промисловості прибалтійських губерній у 90-х роках наступила смуга підйому. Виникали великі промислові підприємства латвійського краю, в тому числі, судноремонтний завод «Штраух і Крумьн», суднобудівний завод «Ланге і син».

Професорський склад політехнікуму в своїй більшості був тісно пов'язаний з промисловими колами краю і докладав зусиль до того, щоб належним чином підготувати своїх вихованців як в теоретичному, так і в практичному відношенні до успішного виконання їх ролі як інженерів-теоретиків техніки і організаторів промислового виробництва.

Мінімальний термін проходження повного курсу навчання на механічному відділенні Ризького політехнічного училища був встановлений в чотири роки, а потім його було продовжено до п'яти років. Однак, студенти закінчували свою освіту в політехнікумі, як правило, за шість років, а іноді навіть за вісім і дванадцять.



Чарльз Кларк, студент механічного відділення, успішно витримував річні іспити з вищої математики, нарисної геометрії, технічної механіки, хімії, енциклопедії інженерних наук, деталей машин, машинобудування, механічної технології, кінематики, локомотивів і пароплавів. Протягом всього періоду навчання Кларк значився в числі найбільш успішних студентів. За результатами випускних іспитів Чарльзу Кларку було видано диплом про призначення ступеня інженера-механіка.

Відзначаючи відмінне закінчення повного курсу наук на механічному відділенні, рада Ризького політехнічного училища з дозволу керівника міністерства народної освіти видала йому похвальне свідоцтво «со всеми с ним связанными правами и преимуществами» і нагородила золотим знаком.

Одночасно з Кларком в політехнікумі вчилися Теодор Калеп, майбутній творець авіаційного двигуна, і Лев Ланге, син власника суднобудівного

заводу «Ланге і син». Всі троє після закінчення політехнікуму стали працювати на заводі «Ланге і син». Через два роки Кларк став завідувачем технічного бюро і консультантом.

Успішне закінчення Кларком Ризького політехнікуму збіглося з завершальним етапом боротьби за його перетворення в державний політехнічний ін-

ститут з російською мовою викладання. У міністерстві народної освіти, навчальному окрузі і самому інституті велику тривогу викликала проблема кадрів для майбутнього інституту, бо багато професорів і викладачів покидали Ригу і їхали в Німеччину та інші країни. Щоб створити резерв власних кадрів, найбільш здібні випускники зараховувалися в штат асистентами при відповідних відділеннях.

У 1894-1895 р.р. асистентами Ризького політехнічного училища стали Чарльз Кларк і Теодор Калеп. У 1896 році новий статут перетвореного Ризького політехнічного інституту був затверджений, і цей вищий навчальний заклад вступив у життя з новими правами, новими обов'язками і турботами. Частина викладачів-іноземців з переходом до викладання російською мовою залишили інститут, і на тих, хто володів російською, лягло подвійне навантаження. В цьому ж році Кларк був зарахований до штату РПІ викладачем інженерного відділення з термодинаміки і виміру машин, і йому дають дозвіл на створення нової дисципліни «Кораблебудування», беззмінним викладачем якої він стає з 1898 року.

Спільна робота Теодора Калепа і Чарльза Кларка на заводі і в РПІ зблизила їх на довгі роки. Т. Калеп цінував у Кларку широкий кругозір, ерудицію вченого і інженера в області вітчизняного кораблебудування.

Захопленість кораблями не відвернула обдарованого вченого від особистого життя. У супутницю життя Чарльз Кларк вибрав дочку полковника А.Лисенка. Але строгі правила Православної церкви вимагали від молодої людини при вступі в шлюб переходу в православне віросповідання, чого не бажав Чарльз Кларк. Таким чином, не маючи в Ризі можливості обвінчатися з православною Надією Аркадіївною Лисенко, Чарльз Кларк в квітні 1897 року їде з нареченою в Берлін. В Берлінській церкві св. князя Володимира молодих повинчали. При цьому кожен з подружжя зберіг своє віросповідання, але їх вісьмох дітей хрестили в Ризі в реформаторській церкві. У 1902 році Чарльз Кларк отримує професорське звання. З 1905 по лютий 1918 Чарльз Кларк займає пост декана механічного факультету. У 1905 році він був відряджений в Данциг для ознайомлення з суднобудівним факультетом Вищого Технічного Інституту. У ці роки він активно займається викладацькою, проектною діяльністю і бере участь в розвитку латвійського флоту. Кларк був членом Технічної ради з нагляду за котлами, консультантом Біржового Комітету та Миської Управи Риги, консультував заводи Риги, Лібава, Москви, Сормово.

У зв'язку з настанням військових дій в 1914-1915 роках відбувається евакуація підприємств, вищих навчальних закладів і пам'яток культури з Риги, а також з ряду інших міст Ліфляндії, Курляндії і Естляндії. Ризький політехнічний інститут у 1915 році був евакуйований в Москву, потім в Іваново-Вознесенськ, де в 1918 році на його базі було створено Іваново-Вознесенський політехнічний інститут. Рада інституту припинила діяльність у тому ж 1918 році, але уряд незалежної Латвійської Республіки оголосив про закриття Ризького політехнічного інституту тільки 3 серпня 1919 року. Чарльз Кларк разом з рідним РПІ в 1915 році евакуйовується в Москву разом з усією своєю великою родиною. Незабаром, після нетривалого періоду життя в Москві, сім'я Чарльза Кларка переїжджає до Одеси. В Одесі в цей час сформувалася велика група науково-технічної інтелігенції, котра прагнула продовжити діяльність з підготовки технічних кадрів, та утворений з числа демобілізованих з армії студентів різних технічних вузів Росії «Союз студентів-техніків».

Ініціатива студентів Одеського відділення Технічного товариства і бажання самої міської влади призвели до створення в Одесі з 15 вересня 1918 року Політехнічного інституту з трьома факультетами: механічним, інженерно-будівельним, економічним. На механічному факультеті було три відділення: механічне, суднобудівне, електротехнічне.

Першим деканом механічного факультету був призначений Чарльз Кларк. Одночасно він очолив кафедру «Архітектура корабля» і до 1920 року був також деканом будівельного факультету. Кларк особисто проводив набір викладачів на нові дисципліни, курирував освітній процес і всіляко ратував за технічний розвиток інституту. У роки роботи в Одесі Кларк займається розробкою програм курсів лекцій з основних інженерних дисциплін. На суднобудівному відділенні викладалися спеціальні дисципліни - теорія корабля, корабельна архітектура, вібрація суден, судові механізми, будівельна механіка корабля. На інших спеціальностях він читав дисципліни: теплогередача, гідротехнічне будівництво, парові котли. Кларк очолював Технічну Наряду Товариства для класифікації суден «Русскласс».

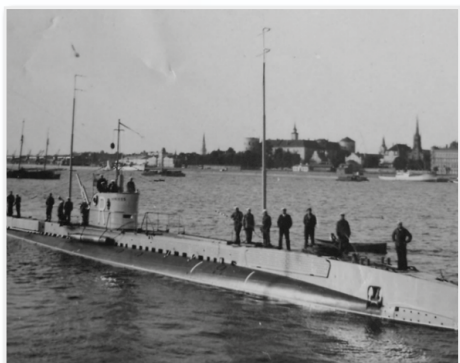
На початку 1920 року у долі ОПІ, як і всієї країни, відбулися радикальні зміни. У лютому 1920 року в Одесі остаточно встановилася радянська влада. 12 березня 1920 року ОПІ був націоналізований і перейшов в розряд державних.

У той же час нове керівництво Вищої школи Латвії (у 1923 році перейменована в Латвійський університет), відкритої у вересні 1919 року після створення Латвійської республіки, зав'язало з Кларком переписку з метою його повернення на батьківщину без висунення умов проходження процедури оптації. Отримання громадянства новопроголошеної країни Кларку було обіцяно автоматично. В результаті бурхливих подій в Одесі 1918-1922 р.р., Червоного терору, розгулу бандитизму, приходу до влади більшовиків, нетерпимого ставлення до іноземців, Кларк після наради з родиною, вирішує прийняти наполегливі запрошення повернутися в Ригу.

У 1923 році Кларка, відразу ж після приїзду в Латвію, наказом ректора Латвійського університету Яніса Рубертса призначають завідувачем кафедри суднобудування технічного факультету ЛУ. Подальше життя і діяльність Чарльза Кларка відбувалися в Ризі.

Кларк зробив значний внесок в розвиток Морських Сил Латвійської Республіки. Відповідно до умов Ліги Націй від жовтня 1920 року, Латвії було дозволено створити і утримувати Військовий флот. У 1921 році на воду було спущено перший корабель Латвійського Військового Флоту «Virsaitis». Фактично до 1924 року «Virsaitis» один уособлював всю бойову міць флоту держави, що має більш ніж шестісоткілометровий морський кордон. За наполяганням президента Яніса Чаксте 14 липня 1923 року уряд прийняв рішення про розробку програми розвитку флоту.

Вона передбачала будівництво двох підводних човнів водотоннажністю до 400 тонн і двох мінних тральщиків. Керівництво з розробки технічних завдань і проектів здійснював Ч. Кларк. Серед суднобудівних компаній був оголошений конкурс. Своє бажання бути причетними до становлення латвійського флоту висловили французькі та англійські верфі. Але представники туманного Альбіону категорично відмовилися виконувати одну з вимог замовників - забезпечити безпосередню участь в процесі закладки кораблів і нагляд за будівництвом латвійських інженерів.



25 жовтня 1924 року військове міністерство підписало контракти на будівництво підводних човнів з верфями «Ateliers et Chantiers de la Loire» в Нанті і «Ateliers et Chantiers Augustin Normand» в Гаврі, що спеціалізуються на будівництві військових кораблів.

У 1926 році човни були спущені на воду, а в 1927 році увійшли до складу флоту Латвії під іменами «Ronis» і «Spidola».

Замовлення на будівництво мінних тральщиків було розміщено на тих же верфях («Ateliers et Chantiers Augustin Normand» в Гаврі і «Ateliers et Chantiers de la Loire» в Нанті).

Доля військових кораблів, побудованих під керівництвом Ч. Кларка, була невтішною. Після окупації Латвії Радянським Союзом всі вони були включені до складу Балтійського флоту. Підводні човни перебували в ремонті на заводі в Лієпаї. За однією версією, на човнах йшла заміна торпедних апаратів з 450-мм на 533-мм. За іншою версією, кораблі були справні, але незвичайність конструкції човна не дозволила новому екіпажу освоїти управління і експлуатацію, і вони за технічним станом були визнані комісією непридатними для бойового використання. 23 червня 1941 року вони були підірвані при евакуації з міста.

Тральщик «Иманта» 1 липня 1941 року підірвався на міні і затонув в Моонзундській протоці під час проводки крейсера «Кіров» з Риги до Таллінна. Єдиним кораблем, що вцілів до списання в 1962 році, був тральщик «Веестурс».



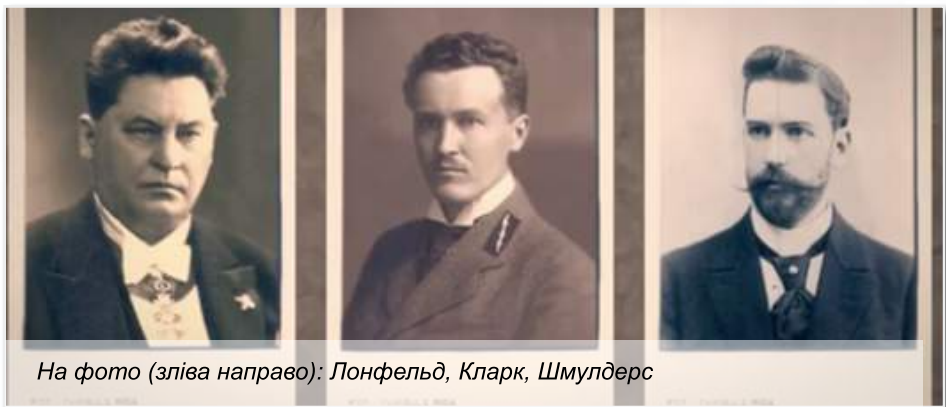
Більшість суден за проектами Кларка будувалися у Франції. На території Франції ім'я Чарльза Кларка отримало надзвичайно широку популярність - у 1926 році президент Франції Гастон Думерг прийняв рішення нагородити його орденом Почесного легіону.

Відсутність у Ризькому порту криголама після загибелі «Петра Великого» в значній мірі вплинуло на ефективність Риги, як основного транспортного вузла незалежної Латвії. У зв'язку з цим Департаментом мореплавства міністерства торгівлі і промисловості була поставлена задача розробки і побудови криголама для Ризького порту.

В проектну групу під керівництвом Чарльза Кларка були включені Андрій Лонфельд, директор Морського департаменту Латвійської Республіки, голова Латвійської асоціації судновласників і Волдемар Шмудерс, викладач кафедри суднобудування.

У 1941 році Лонфельд і Шмудерс були репресовані, а Шмудерс розстріляний за антирадянську діяльність.

Замовлення на будівництво криголама було розміщене на верфі William Beardmore & Co. Ltd у Глазго. Закладка судна сталася 9 червня 1925 року, а у вересні цього ж року криголам був спущений на воду.



На фото (зліва направо): Лонфельд, Кларк, Шмудерс



Новий криголам був занесений до реєстрів латвійського флоту і був названий на честь Крішьяніса Вальдемарса (1825-1891), людини, яка створила перші військово-морські коледжі і сприяла суднобудуванню у Латвії. 13 січня 1926 року «Крішьяніс Вальдемарс» відправився у свій перший рейс. Корабель належав департаменту судноплавства Міністерства торгівлі і промисловості і був зареєстрований в Ризькому порту.

Доля «Крішьяніса Вальдемарса» також виявилася трагічною. Незабаром після радянської окупації Латвії криголам був націоналізований і 18 листопада 1940 року включений до складу Балтійського державного морського пароплавства.

Після 22 червня 1941 року був мобілізований замість криголама «Силас», що знаходився в капітальному ремонті в Либаві (Лієпая), озброєний і увійшов до складу ЧБФ. Брав участь



в перебазуванні флоту з Таллінна в Кронштадт, йшов у складі конвою №1, маючи на борту політоргани ЧБФ. О 18 год. 30 хв., під час нальоту групи німецьких бомбардувальників, вийшов з протраленої смуги, підірвався на міні і затонув біля о. Мохни.

Чарльз Кларк зробив величезний внесок в розвиток флоту Латвійської республіки і не менший в розвитку вищої освіти. У 1928 році вже латвійська влада вирішила відзначити його заслуги перед вітчизною і нагородили Кларка вищою державною нагородою - орденом Трьох зірок.

У 1937 році у віці 70 років Кларк пішов на заслужений відпочинок. Протягом останніх п'яти років Кларк продовжував викладати в Латвійському університеті, незважаючи на погіршення умов (мовна політика в період президентства Ульманіса, нацистська окупація з 1 липня 1941 року). 03 червня 1942 року Чарльз Кларк пішов з життя. Похований у Ризі поруч з предками.

Імена суден, створених за безпосередньою участю Чарльза Кларка, в Латвійській республіці не забуті. У 2007 році до складу ВМФ Латвійської республіки вступили мінні тральщики «Иманта» і «Веестурс», а до складу Латвійського морського пароплавства - танкер «Крішьяніс Вальдемарс». У 1998 році випущена срібна монета «Крішьяніс Вальдемарс» номіналом 10 лат в серії історія судноплавства, а в 2012 році знято документальний фільм «Криголам «Крішьяніс Вальдемарс» про створення та загибель легендарного для Латвії судна.



За матеріалами статті О.Б.Ляшенко, декана кораблебудівного факультету ОНМУ, доцента, кандидата технічних наук, члена-кореспондента Академії наук суднобудування України.

БУДНІ ТА СВЯТА ХЕРСОНСЬКОЇ МОРСЬКОЇ АКАДЕМІЇ

У ХЕРСОНСЬКІЙ АКАДЕМІЇ ВРУЧИЛИ ДИПЛОМИ МАГІСТРА ТА СПЕЦІАЛІСТА



У Херсонській державній морській академії 15 січня 2019 року відбулося урочисте вручення дипломів магістра та спеціаліста випускникам факультету суднової енергетики. Привітали випускників із визначною подією прийшли викладачі, батьки та друзі.

Урочисте зібрання відкрив проректор з науково-педагогічної роботи, доцент, к.т.н.

Бень Андрій Павлович. Він побажав випускникам, щоб отримані в академії актуальні знання та навички допомагали їм здобувати перемоги на шляху професійного зростання. Випускників привітали декан факультету суднової енергетики, к.т.н. Білоусов Євген Вікторович і завідувач кафедри експлуатації суднових енергетичних установок, к.т.н. Савчук Володимир Петрович.

Від імені дипломованих морських фахівців Антон Торопа подякував командуванню та професорсько-викладацькому складу Херсонської державної морської академії за високий професіоналізм і самовіддану працю. 21 січня 2019 року відбулося вручення дипломів магістра та спеціаліста випускникам денної та заочної форм навчання факультету судноводіння. Урочисте зібрання відкрив проректор із науково-педагогічної роботи, к.т.н. Бень Андрій Павлович. Декан факультету судноводіння, к.іст.н. Нагрибельний Ярослав Анатолійович оголосив наказ про вручення дипломів.

Від імені професорсько-викладацького складу до випускників зі словами привітання та настанови звернувся заступник завідувача кафедри управління судном, старший викладач Півоваров Леонід Абрамович. Випускник денної форми навчання факультету судноводіння магістр Владислав Терентьев подякував командуванню та професорсько-викладацькому складу Херсонської державної морської академії за відданість просвітницькій діяльності, творчий пошук і професійну майстерність.

Бажаємо морським фахівцям міцного здоров'я, втілення найсміливіших планів та добробуту!

ДЕНЬ ВІДКРИТИХ ДВЕРЕЙ



У Херсонській державній морській академії 2 лютого 2019 року був проведений День відкритих дверей з метою надання потенційним абітурієнтам інформації про особливості навчання, правила вступу, історію та перспективи розвитку академії. Всі, хто бажає вступити до ХДМА або ще не визначився щодо майбутньої професії, мали можливість ознайомитися з навчально-тренажерною базою складу, зустрітися з керівництвом ХДМА, професорсько-викладацьким складом, деканами факультетів і курсантами.

Абітурієнтів та їх батьків ознайомили зі структурою навчального закладу та рівнями освіти, які він пропонує.

Оскільки курсанти ХДМА не лише навчаються, але й розвиваються як особистості, гостям була надана інформація про наявність студентських клубів, спортивних секцій і творчих колективів, що функціонують у закладі для організації змістовного дозвілля вихованців.

Усі заплановані заходи були проведені на високому рівні.

ПІДСУМКИ ВІДБОРУ КУРСАНТІВ ДЛЯ УЧАСТІ У ПРОГРАМІ КОМПАНІЇ «МАРЛОУ НАВІГЕЙШН»



З 11 по 15 лютого 2019 року тривав відбір курсантів академії та Морського коледжу для участі у спонсорській програмі компанії «Марлоу Навігейшн». Кращих вихованців закладу визначали представники компанії «Марлоу Навігейшн» із Кіпру та України (Одеси та Херсону).

Підсумки відбору курсантів оголосили на зборах, які відбулися 14 лютого 2019 року. Мартін Банков у своєму виступі подякував керівництву Херсонської державної морської академії за високий рівень організації відбору. «Ситуація у світовій морській індустрії наразі доволі складна, - зазначив він у своєму виступі, - тому до кандидатів на участь у спонсорській програмі «Марлоу Навігейшн» висуваються високі вимоги і обиралися лише найкращі». М.Банков закликав відібраних курсантів не розслаблятися, накопичувати знання та виконувати рекомендації, отримані під час співбесіди. Його підтримав заступник директора з навчання компанії «Марлоу Навігейшн Україна» Саглю Сергій Григорович. Він оголосив прізвища курсантів, які успішно пройшли відбір. Представники компанії обрали для участі у спонсорській програмі та для проходження практики 91 курсанта академії та Морського коледжу.

Ректор ХДМА Чернявський Василь Васильович подякував колегам із компанії «Марлоу Навігейшн» і співробітникам академії, які допомагали в організації відбору, за плідну роботу. Керівник академії закликав курсантів наполегливо та відповідально працювати, адже це – запорука успішного та швидкого кар'єрного зростання. Чернявський В.В. привітав переможців і звернувся до курсантів, які не братимуть участі у спонсорській програмі. «Життя моряка пов'язане з необхідністю постійно проходити співбесіди, - підкреслив він. – Вважайте це випробування уроком. Ви побачили прогалини у своїх знаннях, і зараз маєте їх надолужити. Сумлінна праця допоможе вам отримати роботу, може, навіть у компанії «Марлоу Навігейшн».

ЗМАГАННЯ З ШАХІВ



У Херсонській державній морській академії 13 лютого цього року відбулися змагання з шахів в залік комплексної Універсиади 2018-2019 н.р.

Перше місце виборов Богданов Захар, курсант гр.211, друге місце - Лаухін Дмитро гр.111, третє місце - Фаустов Ернест гр.126.

За результатами змагань команда-переможець буде представляти Херсонську державну морську академію на обласних змаганнях серед закладів вищої освіти III-IV рівнів акредитації.

Вітаємо курсантів з перемогою та бажаємо нових здобутків!

КУБОК СМІХУ



Курсанти Херсонської державної морської академії 17 лютого 2019 року взяли участь в гумористичних змаганнях «Кубок сміху» серед навчальних закладів Херсонщини. Організувати творчий конкурс допомагали учасники розважальних телепрограм «Розсміши коміка» та «Ліга сміху». Команда «Моряки» вперше взяла участь у цьому молодіжному проєкті, проте хлопці та дівчата почувалися на сцені впевнено і продемонстрували відмінне почуття гумору. Хоча перемогу здобули більш досвідчені учасники, курсанти гідно представили академію і набули безцінного досвіду.

Прес-центр ХДМА

У ВИРОБНИЧИХ ПІДРОЗДІЛАХ УДП ГВСП «БТОФ»: РОЗСЛАБЛЯТИСЯ НІКОЛИ



Механік теплохода «Русе» В.Ю. Власов і перший помічник механіка Г.І. Бойков.



Слюсар з ремонту паливної апаратури В.Б. Соловйов.



Теплохід «Капітан Ширков» в очікуванні виходу з ремонту

Станом на 21 січня на ремонтній базі під обробкою перебувало 20 одиниць флоту. «Діагноз» у всіх один: кожному судну потрібні слюсарні, електромонтажні, зварювальні роботи. Терміни підготовки обговорюються і погоджуються на щотижневих виробничих нарадах, які проводяться на БТОФ за участю заступника голови Правління з технічних питань, начальника технічної служби, суперінтендантів.

— У першу чергу всі сили спрямовуємо на підготовку пасажирських суден, — коментує ситуацію начальник ГВСП «БТОФ» Леонід Ерохін. — Теплоходам «Україна» та «Молдавія» належить пройти пред'явлення Регістру судноплавства України, обидва судна вже здійснили докування. На черзі — поставлення у док «Дніпра» та «Волги».

На поточному тижні плануємо випустити теплоходи «Федор Рябинин», «Механік Головацький», «Капітан Ширков» і «Ніна Соснина». У ремонті суден задіяні слюсарі, зварники, фахівці лабораторії автоматики і БРНК.

— Найбільш затребувані на даний момент — слюсарі-судноремонтники, — долучається до розмови заступник начальника БТОФ В'ячеслав Тукалов. — На жаль, їх не вистачає. Тішить, що серед молодого поповнення є ті, хто виявляє справжній інтерес до справи.

Наприклад, Валентин Соловйов, слюсар з ремонту паливної апаратури. Його батько працює у нас зварювальником, мати — технічний працівник. І сам Валентин після служби в армії повернувся на БТОФ. Зараз навчається у Кілії в транспортному коледжі Державного університету інфраструктури та технологій, вже на четвертому курсі, майбутній механік.

Є прагнення стати хорошим судноремонтником і у Станіслава Синюка. Він з тих, хто не боїться забруднити руки, опановує нову для себе професію.

Як працюють молоді ремонтники, ми побачили, побувавши на теплоході «Русе». Старший механік судна Валерій Власов і бригадир слюсарів-судноремонтників Віктор Рябов зі своїми підопічними «чаклували» в машинному відділенні — готували до запуску капітально відремонтований дизель-генератор.

— Хлопці молодці, стараються, — зазначає Валерій Юрійович. — Працюємо в постійному контакті з бригадиром Віктором Петровичем Рябовим. Обсяг ремонту на судні дуже великий. Повністю розібрали і зібрали допоміжний двигун, зробили моточищення головного двигуна. Багато що виконали із саморемонту. У цьому відношенні ми зацікавлені в тому, щоб швидше підготувати «Русе» до виходу в рейс. Сподіваюся, що спільними зусиллями нам вдасться це зробити.

Зазначимо, що керівнику машинного відділення ледве вдалося умовити ремонтників відволіктися на кілька хвилин, щоб ми їх сфотографували. Справа — перш за все!

— Служба експлуатації флоту постійно моніторить ситуацію з реальним виходом суден з ремонту. Щотижня треба відправляти по три-чотири каравани. Так що розслаблятися нам ніколи, — підсумовує нашу зустріч із судноремонтниками В'ячеслав Тукалов.

Зоя Кулінська
Фото Тетяни Котовенко.



Третій механік М.Г. Чаленко, інженер-технолог БТОФ В.В. Фіденко і слюсар-судноремонтник С.Ю. Синюк (справа наліво).



Бригадир ділянки з ремонту паливної апаратури А.Я. Сердюков зі своїм підопічним С.Ю. Синюком.

МОРЯКИ ЗМАГАЛИСЯ В ЕРУДИЦІ ТА КМІТЛИВОСТІ



13 лютого у Морському юніон центрі Профспілка робітників морського транспорту України ось уже вдруге організувала для сімей моряків-членів ПРМТУ інтелектуально-розважальну гру від проекту City Quiz.

Одинадцять команд перевірили свої знання і кмітливості: відповідали на питання, розгадували ребу-



си, вгадували мелодії - і все це на морську і профспілкову тематику.

Побажав удачі учасникам вікторини Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк: «Радий вітати вас на нашому заході. Дуже приємно, що в залі цілі родини, в цьому році навіть з дітками. Бажаю всім добре



провести час у колі друзів і колег!».

За підсумками гри всі учасники отримали від ПРМТУ грамоти та подарунки на пам'ять. Але головним подарунком, на думку моряків, стала надана можливість відволіктися від повсякденної суєти, змінити обстановку, познайомитися з новими людьми, зустріти друзів і поспілкуватися.

УВАГА. ПОТРІБНА ВАША ДОПОМОГА!

Вжиття моряка Івана Ніколенко, 1983 року народження, який працював за посередництва компанії MSC Shipmanagement, прийшла біда, лікарі поставили йому страшний діагноз - важке онкозахворювання.

Профспілка робітників морського транспорту України та Благодійний фонд морського транспорту «МОТРАНС» надали Івану Ніколенку благодійну фінансову допомогу, але, на жаль,

цього виявилось недостатньо, щоб допомогти зовсім молодому хлопцеві впоратися з дуже підступною хворобою. На дороге лікування кожен день йдуть величезні суми грошових коштів. Хочемо ще зауважити, що Іван проживає удвох з матір'ю, і інших джерел доходу у нього немає.

Звертаємося до всіх небайдужих людей з проханням проявити милосердя і допомогти врятувати життя моряка. Навіть

невелика сума грошей може подарувати Івану Ніколенку шанс жити далі. Ми публікуємо номер особистої банківської карти, на яку можна перерахувати кошти на лікування Івана Ніколенко. Всім нам треба пам'ятати, що така біда може статися з кожним.

Номер картки «Приватбанку»:
5168 7554 3469 1008

Ім'я одержувача:
Ніколенко Іван Іванович



МІНСОЦПОЛІТИКИ ПРО ПРАЦЕВЛАШТУВАННЯ ОСІБ ПЕРЕДПЕНСІЙНОГО ВІКУ ЗА КВОТОЮ



Мінсоцполітики у листі від 09.11.2018 року № 21833/0/2-18/53 розповіло про надання інформації щодо квоти робочих місць для осіб передпенсійного віку.

Розрахунок квоти підприємствами, установами та організаціями, у яких середньооблікова штатна чисельність становить 20 осіб.

На підприємства, установи та організації, у яких штатна чисельність становить 20 осіб, поширюється вимога про виконання квоти, визначеної абзацом другим частини другої статті 14 Закону України «Про зайнятість населення» (далі - Закон), відповідно до якої підприємствам, установам та організаціям з чисельністю штатних працівників від 8 до 20 осіб установлюється квота в розмірі **не менше ніж одна особа** у середньообліковій чисельності штатних працівників, якій до настання права на пенсію за віком відповідно до статті 26 Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» залишилося 10 і менше років.

Вимога щодо встановлення квоти у розмірі 5 відсотків середньооблікової чисельності штатних працівників за попередній календарний рік поширюється на підприємства, установи та організації з чисельністю штатних працівників понад 20 осіб (абзац перший частини другої статті 14 Закону).

Виконання квоти у разі, якщо працівник стане особою передпенсійного віку у другій половині звітного періоду.

Згідно з частиною третьою статті 14 Закону, роботодавці самостійно

розраховують вищезазначену квоту з урахуванням чисельності осіб, які на умовах повної зайнятості вже працюють на підприємствах, в установах, організаціях і належать до неконкурентоздатних на ринку праці (окрім осіб з інвалідністю).

Отже, якщо особа у звітному році отримала додаткові гарантії у сприянні працевлаштуванню відповідно до частини першої статті 14 Закону, зокрема стала особою, якій до настання права на пенсію за віком відповідно до статті 26 Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» залишилося 10 і менше років, і працювала у звітному році на умовах повної зайнятості, її **необхідно враховувати при розрахунку квоти.**

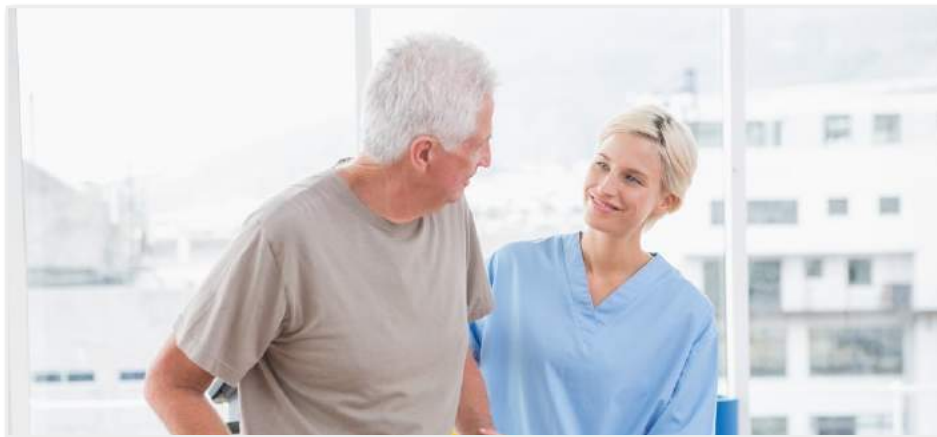
Обов'язковою умовою дотримання роботодавцями квоти вважається працевлаштування громадян, які мають додаткові гарантії у сприянні працевлаштуванню, зазначені в частині першій статті 14 Закону, відповідно до вимог частини другої статті 14 Закону та щорічне (не пізніше, ніж 1 лютого після звітного року) інформування про це державної служби зайнятості.

Відповідальність роботодавця за невиконання квоти.

Відповідальність за порушення законодавства про зайнятість населення визначена статтею 53 Закону. Пунктом першим статті 53 Закону передбачено, що посадові особи органів виконавчої влади й органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій, а також фізичні особи - підприємці, винні в порушенні законодавства про зайнятість населення, притягуються до відповідальності згідно із законодавством.

Крім того, пунктом 2 статті 53 Закону передбачено, що у разі невиконання роботодавцем протягом року квоти для працевлаштування громадян, зазначених у частині першій статті 14 Закону, з нього **стягується штраф за кожну необґрунтовану відмову в працевлаштуванні таких осіб** у межах відповідної квоти у двократному розмірі мінімальної заробітної плати, встановленої на момент виявлення порушення.

ОПРИЛЮДНЕНО ПЕРЕЛІК САНАТОРНО-КУРОРТНИХ ЗАКЛАДІВ, ЛІКУВАННЯ У ЯКИХ ФІНАНСУЄТЬСЯ ЗА КОШТИ ФОНДУ



З 1 січня 2019 року набула чинності постанова правління Фонду соцстраху від 12.12.2018 року № 31 щодо внесення змін до Порядку відшкодування витрат за надані послуги санаторно-курортним закладам за вибором потерпілих внаслідок нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання. Зокрема, відповідно до оновленого порядку, на офіційному веб-сайті Фонду розміщено інформаційний ПЕРЕЛІК санаторно-курортних закладів у розрізі регіонів, місць розташування та профілів санаторно-курортного лікування, за якими надаються санаторно-курортні послуги потерпілим внаслідок нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання.

Сьогодні зазначений інформаційний перелік складається з 72 санаторно-курортних закладів, з якими за вибором потерпілих робочими органами виконавчої дирекції Фонду та їх відділеннями укладались тристоронні договори протягом 2018 року. Перелік доступний на головній сторінці офіційного веб-сайту ФССУ у розділі «Оголошення».

Нагадаємо, у 2017 році Фондом соціального страхування України було проведено реформу надання соціальних послуг, відповідно до якої на адресність переведено забезпечення санаторно-курортним лікуванням потерпілих. Зокрема, особам з інвалідністю надано право самостійного вибору санаторно-курортного закладу для проходження лікування.

Крім того, до порядку внесено зміни, що спрямовані на посилення контролю за обсягами і вартістю наданих послуг з санаторно-курортного

лікування потерпілих та за використання коштів на ці цілі.

Для цього разом із тристороннім договором потерпілим підписується наданий санаторно-курортним закладом перелік послуг з санаторно-курортного лікування, який є невід'ємною частиною договору і в якому зазначено перелік лікувальних послуг, що отримає потерпілий, їх кількість та вартість на курс санаторно-курортного лікування, зазначено умови лікувального харчування та проживання.

Після закінчення лікування санаторно-курортний заклад надає перелік наданих послуг із зазначенням кількості призначених та отриманих послуг, підписаний лікуючим лікарем санаторно-курортного закладу та потерпілим.

Зазначимо, забезпечення санаторно-курортним лікуванням осіб з інвалідністю за власним вибором у поточному році здійснюється у разі перебування потерпілих на обліку та в межах запланованої у попередньому році кількості осіб, що надали відповідні заяви на 2019 рік. Фінансування здійснюється в межах коштів, передбачених у бюджеті Фонду, кошторисів органів Фонду на поточний рік та в межах фінансових можливостей Фонду на ці цілі.

За оперативними даними санаторно-курортним лікуванням упродовж 2018 року було забезпечено 10 763 особи з інвалідністю внаслідок нещасного випадку на виробництві або професійного захворювання та їх супроводжуючих осіб.

Прес-служба ФПУ за матеріалами Фонду соцстраху