В УДП триває внутрішня перевірка з охорони праці

Комісія складається з головного інженера, профільних фахівців з відділу охорони праці та з інших служб, представника профспілкового комітету та залученого до перевірки незалежного експерта.

Відпрацьована база технічного обслуговування флоту, підмінний екіпаж та Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод. Саме в цих підрозділах сконцентрована основна виробнича діяльність УДП і пов’язані з нею ризики.

Члени комісії дослідили умови праці, дотримання стандартів норм, правил, інструкцій з охорони праці.

Оцінений рівень трудової дисципліни та ступінь залучення трудового колективу до заходів з охорони праці.

За результатами перевірки буде складено відповідні акти та розроблено перелік заходів з охорони праці.

На жаль, тривалий час напряму охорони праці в УДП не приділялося належної уваги. Але цього року все змінилось.

Наша мета – забезпечити відповідність не лише українським державним стандартам, але й європейським.8618:55

«Державний орган має бути

сервісом для клієнта – моряків, судновласників, менеджерів компаній». Інтерв’ю голови Адміністрації судноплавства Євгенія Ігнатенка

Кабінет міністрів призначив Євгенія Ігнатенка новим головою Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. Євгеній – людина з бізнесу. Останні роки активно розвивав компанію «Грейн-Трансшипмент», яка демонструвала значні результати, поки мирне життя не перервала велика війна. У цей відповідальний момент він очолив відомство, що раніше отримувало найбільше нарікань від бізнесу та галузевої спільноти. Одразу після призначення Євгеній Ігнатенко розповів в інтерв’ю «Портам України», яким був його шлях до керівної посади у галузі та якою має бути оновлена Адміністрація судноплавства.

– У галузі водного транспорту ви відома людина, та зараз доречно детальніше згадати ваш профільний бекграунд. Як прийшли у галузь, чим займалися ці роки?

– Я походжу з династії моряків, що типово для Миколаєва, де таких династій багато. Мій батько і досі працює судовим кухарем, двоє братів – моряки. Сам я море любив з дитинства, і ще у шкільні роки пов’язав з ним життя. У 1990-і та 2000-і роки діяла Миколаївська морехідна школа, яку повністю фінансував Миколаївський морський торговий порт. Зараз школи вже немає, а шкода – це був хороший підхід. До неї можна було вступити після 9-го класу і у 10-11 класах навчатися з

морським ухилом. Чотири дні на тиждень ми навчалися за звичайною шкільною програмою, два – за морехідною. Вивчали матроську та мотористську справу, механіку, палубні роботи, проходили практику в порту на буксирах та інших судах, які були на балансі порту. Після випуску учням, в залежності від успішності, присвоювали кваліфікацію мотриста-матроса першого або другого класу. Випускники цієї школи мали змогу вступити до Херсонського морського коледжу за спрощеною процедурою, що я й зробив.

Отримавши у коледжі спеціальність «судноводій» і пройшовши практику, з 2004 року працював на рибопромислових суднах та науковому судні (вивчали шельфи та рельєфи) у центральній та східній Атлантиці. Це були контракти по 8-9 місяців, довгий час ми перебували у відкритому океані без заходу до порту. Потім я перекваліфікувався на торгові судна, які перевозили генеральні вантажі, контейнери. Працював у німецькій компанії та ходив на суднах під німецьким прапором. Поступово пройшов шлях від практиканта до капітана. Паралельно навчався в Київській академії водного транспорту – за тією самою спеціальністю «судноводій», але здобував уже вищу освіту.

– Але зараз у галузі вас знають більше як «річника». Коли ви перейшли з морського до річкового флоту?

– У 2012 році мене запросили до компанії «Нібулон», коли я саме мав невеличку перерву між рейсами. І я радий цьому, адже надалі зробив успішну кар’єру та досягнув успіхів саме у роботі на внутрішніх водних шляхах. У «Нібулоні» починав капітаном буксира – перевозили зерно двома баржами Південним Бугом по 6-8 тис. тонн. А згодом мені запропонували стати заступником директора з безпеки судноплавства. Я вивчав нормативно-правову базу, опікувався безпекою на суднах компанії, займався комунікацією з центральними органами виконавчої влади (тоді – Укрморрічінспекцією). Далі запропонували вже посаду директора судноплавної компанії «Нібулон». Звісно, я з радістю погодився.

За ті три роки у «Нібулоні» вдалося досягти багато. Флот компанії став лідером з річкових перевезень в Україні. Ми побудували п’ять буксирів та сім барж, створили найбільший плавучий перевантажувальний кран у Чорноморському та Середземноморському басейнах – «Святий Миколай». Його будували в Румунії, і я особисто переправляв цей кран до Миколаєва. Ми з командою «Нібулону» запустили пасажирські перевезення суднами на підводних крилах – регулярні рейси здійснювалися з Херсона та Миколаєва до Нової Каховки, Голої Пристані, Нової Одеси, Вознесенська, Очакова, на Кінбурнську косу.

У 2017 році розпочався наступний етап моєї кар’єри – я став комерційним директором ТОВ «Грейн-Трансшипмент». За цей період вдалося втілити багато ідей: будівництво барж, модернізація та реновація буксирів, розвиток перевезень зерна по Дніпру. Наш флот транспортував також генеральні та негабаритні вантажі, почали роботу з олією. Ми мали повний цикл суднобудування та судноремонту всередині України – будували флот на «Дунайсудосервісі» в Ізмаїлі з металу «Азовсталі». У 2018 році запустили перевантажувальний комплекс «Перлина Дніпра» у місті Дніпро. Безумовно, ми досягли значних результатів, починаючи з нуля.

– Ми знаємо, що з початком повномасштабного вторгнення ви вступили до лав Збройних сил України. Розкажіть про це.

– Усі знають, що окупанти захопили Херсон і підійшли на околиці Миколаєва вже в перші дні повномасштабної війни. Моя сім’я, мої друзі, бізнес, в якому я працював, мої річки, моє море – все це опинилося під загрозою. І захищати їх було єдиним рішення в такій ситуації. Тож я пішов до військкомату і вступив до лав ЗСУ. Потрапив до 59-ї окремої мотопіхотної бригади імені Якова Гандзюка. В її складі у званні головного сержанта воював на нашому Півдні.

За іронією долі, під час звільнення Херсона нам довелося руйнувати в тому числі баржі, які будувала компанія «Грейн-Трансшипмент». Незадовго до початку війни ми переправили туди

половину усього нашого флоту – 15 суден та готувалися до відкриття навігації 2022 року. Окупанти стали використовувати наші баржі для створення понтонної переправи, перекидання військової техніки через Дніпро, а ми відпрацьовували по ним артилерією… Але так було потрібно. Так само, як у бізнесі, я мав працювати на результат. У цьому випадку результатом мало стати звільнення Херсона – і ми його досягли.

– Тепер, коли вас призначили головою Адміністрації судноплавства, виходить, що будете по інший бік, адже раніше вам доводилося працювати з цією структурою з боку бізнесу…

– Так, але, до речі, я вже маю досвід роботи поза бізнесом. Адже раніше, у 2020 році, мене обрали депутатом Миколаївської облради VIII скликання від партії «Слуга народу». При цьому постійно займався у тому числі й морською тематикою. Мій округ знаходиться біля узбережжя Дніпро-Бузького лиману та Чорного моря, там проходить судноплавний канал. Доводилося вирішувати багато питань, зокрема, пов’язаних з маломірним судноплавством.

– Раніше бізнес неодноразово скаржився на відсутність повноцінної взаємодії зі структурою, яку ви очолили. Були звинувачення керівництва відомства у корупції. Гадаю, нині від вас чекають суттєвих змін як від людини, яка сама прийшла з річкового бізнесу?

– У мене абсолютно європейський підхід до роботи чиновника. Держава – це сервіс, а сервіс має працювати на клієнта. Клієнт задоволений – значить, сервіс працює добре. У цьому випадку клієнти – це моряки, судновласники, транспортні компанії. Їм треба дати той сервіс, який вони бажають, а не той, яким його бачить чиновник. Я працював, так би мовити, з іншого боку, тому добре знаю, про що говорю. Щодо тієї ж комунікації бізнесу й держави. На гарячу лінію Мораду далеко не завжди можна було додзвонитися, аби дізнатися, на якій стадії знаходиться той чи інший запит. Так не має бути. Будь-який судновласник або менеджер компанії повинен мати вільний доступ

до будь-якого чиновника. Ще краще – діджиталізувати цей процес, повністю відійти від особистого спілкування. Це – гарантія швидкості та боротьба з корупцією.

Інший приклад – дипломування моряків. Подані ними документи комісія має розглядати у максимально короткий термін! Чиновник не повинен починати свою роботу з кави, а потім кавою й продовжувати. Мовляв, я зараз посиджу, перекурю, пару документів розгляну, потім знов перекурю. Чиновник має чітко відпрацьовувати свій робочий час. І робити це в інтересах клієнта. А не розглядати державну службу як підприємництво, не бути таким собі ФОПом, що працює виключно на себе.

– Які ще задачі стоять перед вами?

– Імплементація європейських нормативів. Це важливий напрямок роботи. Розумію, що про це говорять роками, процес не швидкий, є певні процедури, певні узгодження… Але я переконаний, що саме зараз маємо вікно можливостей для просування України на міжнародному рівні для інтеграції до європейської та світової спільноти. Україна йде до Євросоюзу, і на цьому шляху не можна зупинятися. Саме зараз про нас знають, нас бачать, нас чують. І сьогодні це моя ділянка фронту. Я сприймаю це так і зроблю все залежне від мене для Перемоги.

Андрій Муравський