

До шести жіночих бригад одночасно працювали на причалах Ізмаїльського порту у 70-80 роках минулого століття.

Одна бригада – це 15 жінок, з них – дві водійки навантажувачів та дві кранівниці. Про це повідомляється у офіційній інформації ДП «Ізмаїльський МТП» у Facebook.

Шестеро представників тих часів зібралися минулого тижня в Раді ветеранів Ізмаїльського порту (голова – Ніна Ромалійська): бригадир Василь Йосипович Янкович та його підлеглі – Євгенія Василівна Беженар, Світлана Павлівна Золота, Лідія Іванівна Савосіна, Парасковія Афанасіївна Степаненко та Лариса Григорівна Степаненко.

- Головна і, певно, єдина відмінність від чоловічих бригад була у визначенні максимального навантаження – жіночим бригадам дозволялось обробляти вантажі вагою до 15 кг, – пригадує колишній бригадир такої бригади Василь Янкович. – Жінки “робили” консерви, паркет, табак, фрукти-овочі... Але ніхто не підіймав по одному ящику – зазвичай по 2-3, найсильніші могли і 5-6 за раз взяти!

Василь Йосипович прийшов працювати в порт напочатку 70-тих після закінчення технікуму.

– Тодішній начальник району Балановський запропонував мені очолити “жіночу бригаду”, і я спочатку вагався. А потім не пожалкував – жінки дуже дружні та веселі, і норму виконають, і

пісень заспівають. Чоловіки не хотіли йти у ці бригади, бо “працюють як навіжені”, а до себе в чоловічі бригади приймали охоче – бо ж добрі робітниці були.

Михайло Іванович Добров, який був головним диспетчером Ізмаїльського порту у 1983-1986, 1995-2002 та 2011-2020 роках, першим начальником виробничо-перевантажувального комплексу №3 (1986-1995 роки), начальником флоту портового у 2002-2011 роках, вперше в порт прийшов 1976 року на стажування. І потрапив в жіночу бригаду.

– Бригада була тоді скоріш змішаного типу: чоловіки працювали на механізмах, жінки – частіше вантажницями. Були і кранівниці. Переважно це були жінки з сел неподалік Ізмаїлу. Працювали добре, шкода, що на початку 80-х з “центру” прийшла вказівка перевести жінок на більш легкі роботи – вони і самі цього здебільшого не хотіли.

...Таких жіночих портових бригад, мабуть, не було більше ніде, окрім Ізмаїльського порту.

Про реальні причині їх появи ми зараз можемо лише здогадуватись.

Серед припущень – особливість номенклатури вантажів та небажання “чоловічих” бригад перевантажувати «легкі» генеральні штучні вантажі.

Мабуть, відчувалась і нестача кадрів: навряд чи у 70-ті вже вдалося надолужити втрати в чоловічих кадрах через Другу світову війну.

І бажання жінок працювати і заробляти – бо іноді за результатами переробки вантажів зарплати в них були більше за начальницькі.

Та 1983 року, коли припинився вантажопотік консервів з Болгарії та запрацював порт Рені, було прийнято рішення жіночі бригади розформувати, а жінок перевести на інші, “не важкі”

роботи – на склад чи в такелажку.

Але з цим погодились не всі.

Четверо кранівниць Ізмаїльського порту – Ф.Сивова, В.Рижик, В.Бабушкіна та Л.Степаненко дійшли до Міністерства у Москві та відстояли своє право працювати на кранах в порту.

- □ Ми тоді написали колективного листа, в якому сказали: “Терешкова змогла полетіти у космос, а нам на кран не можна?”, – з загадковою посмішкою пригадує Лариса Григорівна Степаненко, яка ще 15 років після розформування жіночих бригад працювала на крані на “другому” районі і була нагороджена Орденом Трудової слави III ступеню.

До речі, Лариса Григорівна – це, скоріш, виключення із загального правила: вона прийшла в порт вже готовим фахівцем, бо мала досвід роботи на будівельних кранах.

А зазвичай жінки проходили навчання у навчально-курсовому комбінаті Ізмаїльського порту – на вантажниць, кранівниць, водійок навантажувачів.

І, бувало, вже в процесі з’ясовували, що це – робота не для всіх.

- □ Я стажувалась на крані та злякалась висоти, – пригадує колишня вантажниця (офіційно – позапортова працівниця) Ізмаїльського порту Лідія Іванівна Савосіна. – Якось витерпіла зранку до обіду, а потім злізла і сказала: все, більше не піду. Мені було спокійніше внизу на навантажувачі! Кожному – своє...

Вони були молоді, дружні, веселі, працюючі, сповнені віри в добре майбутнє та разом працювали, святкували, відпочивали.

Зараз вони пригадували, як вдавалося уникнути травм та неприємностей, та дякували одна одній за допомогу та підтримку. Згадували, кого вже немає – вік та хвороби роблять

своє. Домовлялись ще зустрітись – бо ж хто зрозуміє кращі, ніж колишня колега та подруга! Тайкома витирали сльози та обіймалися на прощання.

...Унікальні люди, які змогли відстояти своє право на важку працю і робили її, поки були сили – та поки йшли вантажі.

Щоб працював порт.

Державна установа "Держгідрографія": відпрацювання дій у позаштатних ситуаціях

З метою відпрацювання дій у позаштатних ситуаціях, зокрема при виникненні пожежі, відділ охорони праці та безпеки життєдіяльності ДУ «Держгідрографія» провів відповідне тренування із працівниками установи.

Питання, що відпрацьовувалися:

- евакуація працівників;
- інструктаж щодо правил застосування вогнегасників і дотримання техніки безпеки під час їх використання;

- навички самостійно, швидко і безпомилково орієнтуватися в ситуації при виникненні загрози пожежі або самої пожежі;
- практичні заняття з гасіння осередків пожежі на початковому етапі із застосуванням первинних засобів пожежогасіння.

Головний результат тренування: вдалося досягти злагодженості та відпрацювати послідовність дій під час позаштатної ситуації.

Про це повідомляється в офіційній інформації [Державна установа “Держгідрографія”](#)

Одеський порт зафіксував значне зростання податкових відрахувань

Морському порту вдалося зберегти довоєнний статус одного із найбільших платників податків області та галузі.

ДП «Одеський морський торговельний порт» (ОМТП) на 38% збільшив податкові відрахування у 2023 році. Про це заявив директор підприємства Олексій Мясковський в [інтерв'ю](#) «Українським новинам»

Загалом торік порт сплатив понад 230 млн грн податків та зборів. А з початку повномасштабної війни стивідор сплатив

державі близько пів мільярда грн.

За словами Мясковського, попри війну ОМТП тримав податкове навантаження практично на довоєнному рівні. За цей час підприємство не мало жодних податкових заборгованостей, а на початку повномасштабного вторгнення податки сплачували достроково.

Як писав USM, напередодні Одеський морський торговельний порт [відвідала делегація Веймарського трикутника](#).

Одеса має стати головним зерновим хабом

Європейські країни розглядають питання захисту портів Великої Одеси від російських обстрілів через їхню важливість для продовольчої безпеки.

Одеса мусить функціонувати як найважливіший хаб з експорту зерна, тому європейські партнери розглядають питання посилення захисту порту від обстрілів. Про це заявив міністр Польщі у справах ЄС Адам Шлапка, [пише](#) «Укрінформ».

За словами міністра, Польща намагається допомагати Україні постачанням зброї та переконує інших партнерів, аби вони також надавали Україні засоби для оборони.

«Діяльність Одеси дуже важлива не тільки для української економіки, але і для стабільності світу. Одеса має працювати як найважливіший зерновий хаб для України, тому ми мусимо переконувати наших партнерів, що допомога потрібна», – наголосив Шлапка.

Водночас міністерка Німеччини у справах Європи Анна Люрман заявила, що Німеччина погодила передачу третьої системи Patriot для захисту Одеського порту. Нею зараз вчаться користуватися військові.

«Ми розуміємо, що Одеса має критичну точку важливості в експорті зерна, тому на питанні посилення ППО сфокусовані багато зусиль. Багато зусиль буде сконцентовано на посиленні ППО та на покращенні роботи з експорту збіжжя», – додала Люрман.

Як писав USM, нещодавно в Одесі [презентували новий морський дрон](#).

За цей рік українським морякам вже видали понад 50 тисяч документів

З початку реформи дипломування, Адміністрація судноплавства

видала морякам понад 80 000 кваліфікаційних документів, з яких понад 50 тис. – у 2024 році.

Нагадаємо, реформували процес видачі документів на початку 2023 року. Як зазначили у відомстві, найскладнішим викликом було «подолання мільйонних схем заробітків на українських морях».

Загалом, подача моряком заяви на присвоєння звання та підтвердження кваліфікації можлива чотирма способами: особисто, через представника, поштою або онлайн засобами порталу Дія.

Кожну заяву моряка розглядає Державна кваліфікаційна комісія моряків (ДККМ) у складі Адміністрації судноплавства. За рішенням ДККМ про видачу кваліфікаційного документа, уповноважена особа Адміністрації судноплавства друкує кваліфікаційні документи на бланках суворої звітності відповідно до вимог законодавства.

Також, Адміністрацією судноплавства здійснюється обмін кваліфікаційних документів, виданих до набрання чинності постанови Уряду №1499. Подати заяву на здійснення обміну кваліфікаційних документів, на ті, що видаються відповідно до постанови Уряду №1499, можливо особисто, через представника, або поштою.

Отримати готові кваліфікаційні документи можливо в Адміністрації судноплавства або ДП «Моррічсервіс» особисто або через представника.

Раніше USM розповідав, що [Адміністрація судноплавства та ПРМТУ посилять захист прав моряків](#).

