

Глобальна кампанія ІТФ проти «зручних» прапорів та портів

Після роботи Комітету секції моряків ІТФ у Барселоні відбулися засідання Керівної групи Комітету справедливої практики (Fair Practices Committee Steering Group, FPCSG).

Цей орган відіграє ключову роль у формуванні стратегічного курсу та реалізації глобальної кампанії ІТФ проти «зручних» прапорів (FOC) та «зручних» портів (POC). Основне завдання Керівної групи – забезпечення ефективної координації, контролю та підтримки кампаній FOC/POC, яка є одним з найтриваліших і найпотужніших інструментів захисту трудових прав моряків у світі.

До компетенцій FPCSG належать:

- моніторинг та розвиток стратегії кампанії FOC;
- контроль виконання колективних договорів, визнаних ІТФ;
- нагляд за діяльністю ІТФ-інспекторів;
- створення та координація робочих груп, пов'язаних із кампанією;
- визначення реєстрів зручних прапорів;
- розгляд нових ініціатив щодо розширення кампанії;
- розслідування порушень політики ІТФ та вирішення спорів;
- надання рекомендацій щодо практичної реалізації політик у межах кампанії.

Профспілка робітників морського транспорту України (ПРМТУ) активно залучена до цієї діяльності. До складу Керівної групи входить Голова ПРМТУ Олег Григорюк, який представляє інтереси українських моряків на глобальному рівні.

Під час засідань у Барселоні було представлено оновлені результати кампанії ІТФ, яка триває вже понад 75 років. За цей час вона довела свою ефективність та залишається надзвичайно актуальною й сьогодні, оскільки питання порушення прав моряків

на суднах під зручними прапорами постійно надходять від профспілок-членів ITF, зокрема й ПРМТУ.

Ключові факти про кампанію FOC

Система зручних прапорів дозволяє судновласникам уникати податків і знижувати витрати будь-якою ціною. Після реєстрації вони часто наймають найдешевшу робочу силу, платять мінімальні зарплати та ігнорують стандарти безпеки і гідні умови праці. Держава прапора при цьому не несе жодної відповідальності за добробут екіпажу. Такі прапори стають прихистком для компаній, які не дотримуються міжнародних норм. Моряки залишаються беззахисними, а заборгованість по зарплаті росте. У багатьох випадках – є повна відсутність прав і гарантій для людей, які тримають на плаву світову економіку.

Існує 4 контактні мережі FOC:

- Африка (11 країн)
- Арабський світ та Іран (14 країн)
- Азіатсько-Тихоокеанський регіон (9 країн)
- Латинська Америка та Карибський басейн (14 країн)

Ці мережі надають підтримку на місцях у 48 країнах, де немає інспекторів ITF.

Заборгованість із заробітної плати контактних мереж FOC:

Африка (34 випадка) – 4 785 431 доларів США

Арабський світ та Іран (191 випадок) – 9 745 390 доларів США

Азіатсько-Тихоокеанський регіон (98 випадків) – 5 833 068 доларів США

Латинська Америка та Карибський басейн (7 випадків) – 353 907 доларів США

Загальна кількість перевірок та оброблених випадків – 10 895

На 172 більше, ніж у 2023 році

Панама – 2 164

Ліберія – 1 683

Маршаллові острови – 1408

Мальта – 701

Антигуа – 478

Причини перевірок:

1. Планова інспекція – 6 144
2. Судно не відвідано – 1 133
3. Запит від екіпажу – 1 243
4. Запит від моряка – 716
5. Запит від афілійованої особи – 290

Повернена заборгованість із заробітної плати

\$57 553 705

на \$391 926 більше порівняно з показником 2023 року

Азіатсько-Тихоокеанський регіон \$20 378 980

Європа \$16 866 762

Арабський світ \$11 476 049

Африка \$5 110 305

Америка \$3 721 609

Статистика залишення моряків на суднах за 2025 рік

Система «зручного прапора» (F0C) ускладнює боротьбу з проблемою покинутих суден, адже реальні власники таких суден часто залишаються в тіні через складні схеми реєстрації. У результаті, домогтися репатріації екіпажу та виплати належної зарплати стає надзвичайно важко. Особливо гостро ця проблема проявилася під час пандемії Covid-19, коли обмеження на подорожі ще більше ускладнили повернення моряків додому. Нижченаведена статистика за 2025 рік демонструє оновлені дані та вплив F0C на життя тисяч працівників морської галузі.

141 випадок (99%) було зареєстровано ITF

104 судна (73%) працюють під прапорами країн, що ратифікували MLC, 2006

117 суден (82%) працюють під зручним прапором (F0C) або під невідомим прапором

1 359 моряків звернулися по допомогу. 406 (30%) моряків – громадяни Індії, які найчастіше опиняються залишеними судновласниками.

59 суден для перевезення генеральних вантажів(41%) – найпоширеніший тип суден, про які повідомляють

\$8,5 млн. заробітної плати заборговано морякам. На даний

момент ITF відшкодувала \$4,1 млн

Залишені судна за прапорами (Топ-10)

Панама – 28

Сент-Кіттс і Невіс – 17

Танзанія – 17

Невідомі – 9

Коморські острови – 8

Палау – 6

Багамські острови – 5

Камерун – 5

Бахрейн – 4

Сьєрра-Леоне – 3

<https://mtwtu.org.ua/news/globalna-kampania-itf-proti-zrucnih-praporiv-ta-portiv>

Український експорт зерна у травні скоротився вдвічі

У травні обсяги експорту зернових і зернобобових культур з України впали більш ніж удвічі порівняно з аналогічним періодом минулого року.

Про це повідомляє «Інтерфакс-Україна» із посиланням на Міністерство аграрної політики та продовольства.

Станом на 26 травня, з початку 2024/25 маркетингового року Україна експортувала 37,72 млн тонн зернових, з яких 2,45 млн тонн – у травні. Для порівняння, у травні 2024 року експорт становив майже 4,95 млн тонн, а загальний обсяг поставок із початку того маркетингового року досягав 46,35 млн тонн.

Основу цього річного експорту становить кукурудза – 20,23 млн тонн, з них 1,69 млн тонн – у травні. Також з початку сезону

було відправлено за кордон 14,64 млн тонн пшениці (732 тис. тонн у травні) та 2,29 млн тонн ячменю (26 тис. тонн у травні). Жито у травні не експортували взагалі, а загальний обсяг його відвантажень за сезон становить 10,8 тис. тонн.

Експорт українського борошна з початку сезону оцінюється у 63,7 тис. тонн, із яких 5,1 тис. тонн припало на травень. Пшеничне борошно складає левову частку цього обсягу – 59,4 тис. тонн (5 тис. тонн у травні).

Раніше USM повідомляв, що Україна та Швеція обговорили експорт агропродукції через Балтійське море.

<https://usm.media/ukra%dl%97nskiy-eksport-zerna-u-travni-skoro-tivsy-a-vdvichi/>

Україна, Румунія та ЄС посилюють співпрацю для розвитку дунайських портів

У м. Галац відбулася тристороння зустріч представників України, Румунії та Європейської Комісії в межах ініціативи «Шляхи солідарності». Захід, організований у гібридному форматі, був спрямований на посилення співпраці в Дунайському регіоні та координацію зусиль щодо розвитку транспортної інфраструктури.

Участь у зустрічі взяли Голова ДП «Адміністрація морських портів України» Олександр Семирга і заступник В'ячеслав Харкавенко, Генеральний директор Адміністрації Нижнього Дунаю Анжела Стела Іван, представники Міністерства транспорту Румунії, Дунайської Комісії, а також команда Генерального директорату з питань мобільності та транспорту Європейської Комісії на чолі з Аланом Бароном. До обговорення онлайн

приєдналися представники Міністерства розвитку громад та територій України та Посольства України в Румунії.

Учасники домовилися про вдосконалення інформаційної платформи PRIMUS для оптимізації обміну даними між портовими адміністраціями України та Румунії, а також про поглиблення співпраці у сфері безпеки судноплавства та розвиток логістичного потенціалу регіону. Крім того, сторони підтвердили наміри щодо необхідності підготовки Меморандуму про взаєморозуміння, який закладе основу для посилення регіонального партнерства.

«Дунайські порти стали ключовими логістичними воротами України до Європи. І тому важливо вже зараз розвивати та нарощувати системну, прозору та технологічну співпрацю з румунськими та європейськими партнерами», – зазначив Олександр Семирга, Голова ДП «АМПУ».

Зустріч у Галаці підтвердила спільну налаштованість сторін на подальше зміцнення логістичних зв'язків і інтеграцію транспортних мереж України та ЄС, що має особливе значення в умовах воєнного стану та для майбутнього економічного відновлення регіону. Ці зусилля набувають ще більшої актуальності з урахуванням майбутнього вступу України до Європейського Союзу.

<https://www.uspa.gov.ua/news/ukrayina-rumuniya-ta-yes-posylyuyut-spivpraczyu-dlya-rozvytku-dunajskyh-portiv>

Нові тарифи УЗ для
контейнерних перевезень
суперечать стандартам

морської логістики, – АМЕУ

Асоціація міжнародних експедиторів України звернулась до уряду щодо нових тарифів УЗ для контейнерних перевезень.

Мова йде про ініціативу АТ «Укрзалізниця» стосовно перегляду тарифної політики, а саме – підвищення ставок для контейнерних перевезень вагою понад 26 тонн, йдеться у зверненні АМЕУ.

«Це рішення, на нашу думку, ставить під загрозу подальший розвиток контейнерного залізничного сегмента, знижує його конкурентоспроможність, і – що найважливіше – сприяє зростанню частки автотранспорту, який часто працює поза межами правового поля», – зазначили в асоціації.

Зокрема, за підрахунками компаній АМЕУ, понад 95% контейнерних вантажів у напрямку портів Великої Одеси та внутрішніх регіонів доставляються автотранспортом.

«Це критично мало для залізничного сегмента. Основні причини: гнучкість маршрутів, швидкість доставки (1 доба авто проти 4–5 діб залізницею), менші операційні витрати на «останній миль», – підкреслили в АМЕУ.

Експерти додають, що запропонована тарифна межа 26 тонн суперечить стандартам морської логістики і дискримінує контейнерні перевезення, які повністю дотримуються цих норм. Також в асоціації заявили, що наразі контейнерні перевізники не мають доступу до пільг, передбачених для інтермодальних потягів, що здебільшого використовуються для зернових вантажів.

Асоціація міжнародних експедиторів України пропонує:

- Зупинити будь-які дії щодо перегляду тарифів на контейнерні перевезення вагою понад 26 тонн до моменту завершення відкритих консультацій з учасниками ринку та експертною спільнотою;
- Встановити граничний поріг застосування підвищених тарифів на рівні не нижче 28,5

тонн нетто, що відповідає міжнародним стандартам морських контейнерних перевезень і фактичній практиці на ринку;

- Забезпечити рівний доступ для всіх операторів до механізмів тарифного стимулювання, включаючи перевізників, які здійснюють контейнерні перевезення, на умовах, аналогічних до інтермодальних поїздів зернової групи;

- Створити міжвідомчу робочу групу при Міністерстві розвитку громад та територій із

залученням представників бізнес-спільноти, АТ «Укрзалізниця», ДРСУ та профільних

асоціацій, з метою вироблення узгодженої довгострокової тарифної стратегії;

- Розробити та впровадити державну програму підтримки залізничних контейнерних перевезень.

<https://usm.media/novi-tarifi-uz-dlya-kontejnernih-perevezen-s-uperechat-standartam-morsko%D1%97-logistiki-ameu/>

Нові тарифи УЗ для контейнерних перевезень суперечать стандартам морської логістики, – АМЕУ

Асоціація міжнародних експедиторів України звернулась до уряду щодо нових тарифів УЗ для контейнерних перевезень.

Мова йде про ініціативу АТ «Укрзалізниця» стосовно перегляду тарифної політики, а саме – підвищення ставок для контейнерних перевезень вагою понад 26 тонн, йдеться у зверненні АМЕУ.

«Це рішення, на нашу думку, ставить під загрозу подальший розвиток контейнерного

залізничного сегмента, знижує його конкурентоспроможність, і – що найважливіше – сприяє зростанню частки автотранспорту, який часто працює поза межами правового поля», – зазначили в асоціації.

Зокрема, за підрахунками компаній АМЕУ, понад 95% контейнерних вантажів у напрямку портів Великої Одеси та внутрішніх регіонів доставляються автотранспортом.

«Це критично мало для залізничного сегмента. Основні причини: гнучкість маршрутів, швидкість доставки (1 доба авто проти 4–5 діб залізницею), менші операційні витрати на «останній миль», – підкреслили в АМЕУ.

Експерти додають, що запропонована тарифна межа 26 тонн суперечить стандартам морської логістики і дискримінує контейнерні перевезення, які повністю дотримуються цих норм. Також в асоціації заявили, що наразі контейнерні перевізники не мають доступу до пільг, передбачених для інтермодальних потягів, що здебільшого використовуються для зернових вантажів.

Асоціація міжнародних експедиторів України пропонує:

- Зупинити будь-які дії щодо перегляду тарифів на контейнерні перевезення вагою понад 26 тонн до моменту завершення відкритих консультацій з учасниками ринку та експертною спільнотою;
- Встановити граничний поріг застосування підвищених тарифів на рівні не нижче 28,5 тонн нетто, що відповідає міжнародним стандартам морських контейнерних перевезень і фактичній практиці на ринку;
- Забезпечити рівний доступ для всіх операторів до механізмів тарифного стимулювання, включаючи перевізників, які здійснюють контейнерні перевезення, на умовах, аналогічних до інтермодальних поїздів зернової групи;
- Створити міжвідомчу робочу групу при Міністерстві розвитку громад та територій із залученням представників бізнес-спільноти, АТ «Укрзалізниця», ДРСУ та профільних асоціацій, з метою вироблення узгодженої довгострокової

тарифної стратегії;

- Розробити та впровадити державну програму підтримки залізничних контейнерних перевезень.

<https://usm.media/novi-tarifi-uz-dlya-kontejnernih-perevezen-s-uperechat-standartam-morsko%D1%97-logistiki-ameu/>
