

Екскерівник Адміністрації судноплавства повертається до ЗСУ

Екскерівник Адміністрації судноплавства повертається до ЗСУ: ексклюзивне інтерв'ю для «Південь сьогодні»

Минулого тижня морську спільноту України сколихнула новина, яку багато представників професії, а також дотичних структур назвали не такою вже й неочікуваною – Кабінет міністрів звільнив з займаної посади очільника Адміністрації судноплавства Євгенія Ігнатенка. Журналістка видання «Південь сьогодні» звернулася до pana Євгенія з проханням прокоментувати цю подію, а також відповісти на кілька актуальних питань для моряків і не тільки. Спілкувалися ми в останній робочий день вже колишнього керівника Адміністрації судноплавства – у п'ятницю 14 лютого.

– Євгенію Олександровичу, з огляду на ваші останні публікації у Фейсбук, піти з посади – було не ваше особисте рішення, так?

– Ви праві, це не було моїм рішенням. Але, з мого боку зараз буде недоцільно вдаватись до подробиць.

– Ви на цій посаді пропрацювали не так вже й багато, але й не мало. Що про вашу роботу кажуть моряки, морська спільнота – факти загальновідомі. А що ви особисто вважаєте своїм найбільшим досягненням в роботі за час, коли ви очолювали Адміністрацію судноплавства?

– Я на посаді пропрацював два роки і два місяці, як на мене, дуже гарна цифра. Які досягнення? Насправді, запущено дуже багато проєктів. Звичайно, серед пріоритетних задач була побудова прозорої системи дипломування українських моряків. Це найскладніше питання, яке треба було вирішувати напередодні аудиту ІМО (Міжнародної морської організації – Ред.), що був запланований на цей рік. Відповідно до процедури, Україна повинна була подати Звіт про результати підготовки моряків, в

четвертому кварталі минулого року. Над Звітом працювали більше року, а готувало його «Бюро Верітас Україна». За цей час вся нормативна документація була перекладена на англійську. Сам звіт налічує тисячі сторінок. В результаті ІМО прийняла Звіт без жодного зауваження, і Україна на наступні п'ять років залишається у «білому списку», як країна, яка фахово готує своїх моряків. Якщо б ми не вивели систему дипломування на якісний міжнародний рівень, то скоріш за все увійшли б до «чорного списку», а моряки мали б шукати або іншу роботу, або – можливість отримувати дипломи інших країн.

Потім, декілька днів тому моряки нагадали про відео, на якому зафіксовано, в якому стані нашої команді дісталися морські документи...

– Так, ми з вами вже якось спілкувалися на цю тему...

– Ми розбиралися з архівом більше, ніж півроку. Це така дуже кропітка робота. Працювали вахтовим методом. І ніхто не казав, що «це не мої обов'язки». Я просто зібрав людей і сказав: «Це треба зробити, інакше ми не можемо рухатися далі». Люди кожен день по черзі працювали над архівом, і врешті-решт нам вдалось його «реанімувати».

Також, зараз можу впевнено сказати, що на цей рік бланків дипломів, паспортів, послужних книжок, свідоцтв фахівця – всього вистачить вдосталь. Ніякого дефіциту не буде. Потрібну кількість бланків ми закупили ще в четвертому кварталі минулого року.

Зміни відбулись і у підпорядкованих установах. Наприклад, одне з наших державних підприємств Регістр Судноплавства України вийшов на беззбитковий рівень. Дуже гарні фінансові показники за минулий рік і у Моррічсервіса та Держгідрографії. Вся команда орієнтувалася на те, що треба рахувати копітку, а не займатися марнотратством. Державний бюджет має поповнюватись, особливо зараз.

Взагалі, в минулому році ми дали новий поштовх розвитку Моррічсервісу. Через те, що на початку реформи було дуже багато охочих отримати кваліфікаційні документи, у нас працювало два місця видачі в Києві, два в Одесі та Ізмаїлі. Потім, попит поступово впав і було прийняте рішення в Одесі

видавати готові документи тільки в Моррічсервісі. При цьому, Адміністрація судноплавства в Києві продовжує видавати й надалі. Моррічсервіс є державним підприємством, яке сплачує великі дивіденди до бюджету. Тому, моряк зараз, як ніхто, причетний до тих грошей, які Моррічсервіс сплачує в бюджет країни.

Ну і, звичайно, робота на міжнародній арені. За два роки ми уклали сім меморандумів про взаємне визнання документів моряків. Для прикладу, за попередні чотирнадцять років таких меморандумів було укладено усього п'ять. Насправді, це дуже важка робота, було проведено багато двосторонніх зустрічей та перемовин. Також, налагоджена співпраця з EMSA (Європейське агентство з морської безпеки – Ред.). Ця організація, яка була створена при Європейському Союзі та фінансується за його кошти займалася навчанням наших співробітників та допомагала у впровадженні системи управління якістю Адміністрації судноплавства.

До речі, за час мого перебування на посаді, система управління якістю була розроблена та впроваджена в Адміністрації судноплавства вперше. І робили ми це не за принципом, чим простіше, тим швидше. Навпаки, ретельно підійшли до процесу. Систему управління якістю було впроваджено з урахуванням вимог Кодексу виконання документів ІМО. В результаті «Бюро Верітас Україна» було сертифіковано тринадцять сфер діяльності Адміністрації судноплавства. Далеко не кожен орган має таке визнання.

З корупцією, також, боролись ґрунтовно. Наші антикорупційні уповноважені отримали найвищу оцінку від НАЗК (Національне агентство з питань запобігання корупції – Ред.).

Багато кропіткої роботи разом з Державною службою України з надзвичайних ситуацій ми провели стосовно розмінування водних шляхів. Я як голова робочої групи виступав за те, щоб робити це зараз, а не чекати закінчення війни. Вже обстежили Південний Буг, а також території від Києва до Запоріжжя. Роботи тривають. Багато спільної роботи проведено з Річковою флотилією ВМС ЗСУ. Укладено ряд важливих меморандумів зі службами: Національною поліцією, ДСНС, Річковою флотилією.

Багато роботи зроблено, про яку наразі не можна говорити, аби не «підіграти» ворогу.

Цифровізація процесів в Адміністрації судноплавства була максимальною. Запустили багато проєктів, є ті, які успішно працюють, але є й такі, які потребують інвестицій. На жаль, бюджетне фінансування обмежене, а тому необхідно залучати альтернативні джерела. Треба вести перемовини з міжнародними фінансовими інституціями, що надають донорську підтримку Україні, щоб завершити реалізацію наших починань. У нас всі реєстри повинні бути відцифровані, і до них повинні мати доступ правоохоронні органи, ДПС, НАЗК, НАБУ, ДБР.

Для успіху важливо все, навіть маленькі деталі. Наприклад, нормальна техніка. Якщо в нас принтер друкував би один документ п'ять хвилин, ми б не змогли вийти на великі обсяги. А ми минулий рік завершили з максимальними показниками з видачі кваліфікаційних документів. Як і обіцяв морякам, до кінця року ми вийшли на ті терміни, про які вони просили. На 31 грудня в нас залишалося приблизно двісті необроблених заявок.

— А що не встигли зробити? Що залишилося в планах на майбутнє?

— Дипломування річковиків. У нас є дорожня карта. Дунай є спільною рікою кількох країн: України, Румунії, Болгарії та інших. Тому треба, аби наші українські дипломи визнавали ті країни, які беруть участь у судноплаванні на Дунаї. Ми долучились до розроблення Порядку, який затвердило Мінінфраструктури. Але, Порядку недостатньо. В нас є вже зразки самих дипломів, спеціальних послужних книжок для річковиків, наступний крок — це їх визнання європейськими країнами. Плюс в Україні повинні функціонувати тренажерні заклади, які навчатимуть річковиків. А в нас всі заклади заточені під роботу в морі. Наразі, йдуть перемовини з НТЗ, сподіваюсь питання буде вирішене найближчим часом. І, головне, Україна має отримати імплементаційний акт Єврокомісії про відповідність системи підготовки та підтвердження кваліфікації членів палубних команд документам ЄС.

Також, «відкритим» лишилось питання видачі біометричних паспортів моряка та можливість їх отримання у Польщі. В цьому

напрямку нашою командою було зроблено чимало зусиль. Якщо буде політична воля, відповідні документи будуть прийняті. І моряки зможуть отримувати ПОМ (посвідчення особи моряка – Ред.) за кордоном.

Це передбачає створення відомчої інформаційної системи, яка дозволить здійснювати видачу ПОМів засобами Єдиного демографічного реєстру України. Процес буде подібний до отримання закордонного паспорта з «відбитками» пальця, фото, всіма іншими необхідними процедурами. Все це давно передбачено українським законодавством, однак до цього часу не реалізовано. І тут також потрібні інвестиції, тому вже розпочата робота з інституціями міжнародної технічної допомоги.

– Ідея з можливістю отримання моряками документів під час знаходження за кордоном та проходження CES-тесту в Польщі – я пам’ятаю, що це була ваша ідея. Оглядаючись назад, чи вважаєте це рішення правильним? І що воно в підсумку дало для морської спільноти?

– Я завжди казав, що ми працюємо на моряка, на державу і на безпеку. Це «три кити», на яких трималася наша робота. Звісно, я орієнтувався на попит моряків. Вони скаржилися на непрозорість АСТ-тесту, і вимагали CES. Ми запустили CES-test і зрозуміли, що треба дати можливість його проходження за кордоном. Далі, провели опитування, і зробили висновок, що оптимальним варіантом і для нас, і для моряків буде Польща.

Ми зробили перший крок, і моряки зрозуміли, щоб скласти іспит треба мати професійні знання. При тому, що 80 відсотків цей тест все ж таки здають. Ті, хто не склали з першої змоги, можуть спробувати повторно, а також пройти пробне тестування. Після здачі такого тесту моряк подається до Адміністрації судноплавства щоб присвоїти звання, або підтвердити кваліфікацію. Звичайно, Польща є найпопулярнішим місцем проходження іспиту.

Взагалі, багато кроків зроблено для зручності моряків, які працюють за кордоном. Із останнього, ми зробили «шерінг» на порталі Дія. Моряку не треба більше платити 200-300 євро за нотаріальну довіреність, достатньо під час оформлення заяви

просто обрати того, хто отримає документ за нього. Після того як документ готовий та чекає на видачу, уповноважений представник приходить зі спеціальним QR-кодом та отримує його. Тим самим ми зекономили сотні тисяч доларів для моряків та підвищили привабливість онлайн-послуги на порталі Дія.

– Зараз моряки жаліються на різке підвищення вартості сертифікатів, зокрема НБЖС. Чи можете ви прокоментувати, у зв'язку з чим це сталося?

– Ну, по-перше, це приватні установи, які самі регулюють свою цінову політику. Ми не маємо права втручатися в їхню господарську діяльність. Коли я спитав представників, чому так, вони відповіли: «а чому в Польщі цей сертифікат коштує 500 євро, у Великій Британії – 1000 фунтів, а чому ми не можемо підтягуватися до цих стандартів?». А по-друге, державні центри ціни не піднімали, в них ціна тримається до п'яти-восьми тисяч гривень. Тобто у моряка є вибір: йти в приватну структуру, або в державну. Ми не маємо впливу ні на тих, ні на інших.

– Зараз активно обговорюється тема об'єднання двох навчальних закладів – Національного університету «Одеська морська академія» та Одеського національного морського університету. Яка ваша думка з цього приводу?

– Більшість моряків у всьому світі – це випускники Національного університету «Одеська морська академія» (НУОМА). Я вважаю, що цей університет має залишитися. Це моя особиста думка. По-перше, НУОМА відомий у всьому світі заклад. Він проходив аудит ІМО та виконує необхідні міжнародні зобов'язання. Зовсім скоро до України на наше запрошення, має прибути Генеральний секретар ІМО. Я його запросив, коли ми з головою Профспілки робітників морського та річкового транспорту України Олегом Григорюком проводили Український морський форум в Лондоні. Важливо, що візит Генерального секретаря ІМО відбудеться не наприкінці, а на початку його каденції. Так от, Одеська морська академія є однією із запланованих у програмі візиту Генерального секретаря. Ми повинні розуміти, який статус вона має на міжнародному рівні. Я вже висловлював свою думку на нарадах, під час закритих

зустрічей, і зараз скажу: я, наприклад, вважаю, що до цього питання треба підійти ще раз і проаналізувати не тільки внутрішні національні інтереси, а ще й міжнародні, тому що ми керуємося Міжнародною Конвенцією ПДНВ, і наші моряки, які працюють в усьому світі, здебільшого є випускниками Херсонської морської академії та Одеської морської академії.

– На вашу думку, яке майбутнє очікує порти на Дунаї? З початку війни через них йшла велика кількість вантажів, а зараз їх все менше й менше... Що треба робити, щоб утримати їх «на плаву»?

– До Дунаю треба підходити зі стратегією, яка має економічне підґрунтя. Якщо ми розуміємо, що Дунай не може конкурувати з портами Великої Одеси, значить треба передивитися деякі положення, функціонал, скоротити витрати. Я не суб'єкт прийняття рішення, я не був долучений до стратегії розвитку цих портів, але я вважаю, що треба відштовхуватися від цифр. Це не глибоководні порти, це порти внутрішніх водних шляхів, які повинні розвиватися разом з іншими портами на Дунаї – румунськими, інших країн.

– І останнє питання. Які ваші подальші плани, де ви надалі плануєте себе реалізувати?

– Я прийшов сюди з війська. Я був в бізнесі, але на початку повномасштабної війни я добровільно став на захист країни. Зараз я повинен повернутися туди, звідки прийшов. В понеділок, 17 лютого, я вже буду у військовій частині.

– Дуже вам дякую! Бережіть себе!

– Дякую! Я на зв'язку. Якщо треба, завжди радий.

Діана ГЕРГІНОВА

<https://yug.today/ekskerivnyk-administratsii-sudnoplavstva-pov-ertaletsia-do-zsu/>

Французская СМА CGM возобновила рейсы на терминал Бруклин-Киев Порт в Одесском морском порту

Один из крупнейших контейнерных перевозчиков, французская СМА CGM возобновила рейсы на терминал Бруклин-Киев Порт в Одесском морском порту.

Первый с начала вторжения России в Украину заход судна Lila Canada состоялся 7 февраля, второй ожидается 21 числа этого месяца.

(<https://biz.liga.net/all/transport/novosti/frantsuzskii-konteynernyi-perevozchik-cma-cgm-vozobnovil-zahody-v-odessu>)

Робоча зустріч-нарада фахівців Асоціації портів України «Укрпорт» та Агенції регіонального розвитку Одеської області

12 лютого 2025 року в офісі Асоціації портів України «УКРПОРТ» відбулась робоча зустріч – нарада фахівців Асоціації та Агенції регіонального розвитку Одеської області.

На нараді сторони обмінялися інформацією, матеріалами, а також

обговорили питання взаємодії по реалізації положень «Меморандума про співпрацю між установою «Агенція регіонального розвитку Одеської області» та Асоціацією портів України – «УКРПОРТ», який було укладено 23.01.2025 року.

Намічені пріоритетні напрями спільної роботи по реалізації заходів, направлених на відновлення, розвиток підприємств – членів Асоціації «УКРПОРТ» із залученням інвестиційних та грантових інструментів, національних та іноземних партнерів, транскордонних зв'язків та міжнародного досвіду співробітництва в сфері морського та річкового транспорту.

Прес-служба Асоціації портів України «Укрпорт»

Вантажообіг українських портів в 2024 році

За 12 місяців 2024 року оператори портів Одеса, Чорноморськ, Південний та українських гаваней на Дунаї сумарно обробили 97,2 млн т вантажів. Це відчутне покращення порівняно з 2023 роком, коли перевалка склала лише 62 млн т. Але все ще є відставання на такі ж 60 млн т від довоєнного показника 2021 року.

Серед трендів минулого року варто відзначити те, що лівова частка вантажів була оброблена в портах Великої Одеси (80 млн т) – на відміну від 2023 року, коли вантажообіг трьох чорноморських портів і дунайських гаваней був розподілений приблизно порівну – 30 і 32 млн т відповідно.

Щодо номенклатури вантажів слід зауважити, що в 2024 році на друге місце вийшла руда – 18,5 млн т проти позаминулорічних 1,9 млн т (тобто динаміка майже в 10 разів). Разом з тим, це в два рази менше показника 2021 року, коли було перевалено 38 млн т рудних вантажів.

А от лідер перевалки – зернові вантажі – покращив свої позиції навіть з передвоєнним роком. В 2024 році в портах було оброблено 60,3 млн т зерна, в 2023 – 45,5 млн т, в 2021 – 49,5 млн т.

Отже, можна констатувати, що очікувано після налагодження роботи українського морського коридору головну роль на себе знов перебрали порти Великої Одеси. Дунайський кластер втратив вантажообіг, а це значить, що держава має знайти механізми підтримки цих портів, як резервного шляху експорту. Разом з тим, важливим завданням на 2025 рік є розблокування роботи Миколаївських портів. Тут, звісно, питання лежить у безпековій площині, як і в цілому для всієї портової галузі країни.

https://cfts.org.ua/infographics/vantazhoobig_ukranskikh_portiv_v_2024_rotsi

В Лондоні відбулась 12-та сесія Підкомітету із запобігання забрудненню та реагування на нього Міжнародної морської організації.

В Лондоні відбулась 12-та сесія Підкомітету із запобігання забрудненню та реагування на нього Міжнародної морської організації. Про це повідомив голова Адміністрації судноплавства України Євгеній Ігнатенко у Telegram Аварія російських танкерів “Volgoneft-212” та “Volgoneft-239”

поблизу Керченської протоки стала частиною порядку денного засідання.

Внаслідок інциденту 15 грудня 2024 року вморські води потрапило до 5 000 тонн мазуту з високим вмістом сірки.

Українська делегація закликала держави-члени ІМО посилити заходи боротьби з «тіньовим» танкерним флотом РФ та звернула увагу на безпрецедентні екологічні наслідки його експлуатації для Чорноморсько-Азовського регіону.

Зокрема, вже відомо про загибель сотень морських птахів і десятків дельфінів.

росія применшила обсяг шкоди від аварії, не інформувала Україну про інцидент і відмовилась визнати, що продовжує систематично використовувати застарілі судна для перевезення небезпечних вантажів. Такі дії є прямим порушенням зобов'язань згідно з Конвенціями UNCLOS та MARPOL.

Україну підтримали Австралія, Канада, Норвегія, Польща (від імені ЄС), Великобританія, США і Японія. У своїх заявах делегації зазначили, що використання непридатних до мореплавства суден спричинило екологічну катастрофу, якої можна було б уникнути за належного дотримання норм морського права.

Партнери наголосили, що російська федерація повинна забезпечити прозорість і підзвітність щодо подібних інцидентів, а також вжити заходів для запобігання майбутнім загрозам морському середовищу.

Жодна країна не висловилася на підтримку позиції РФ, що підтверджує її ізоляцію в ІМО.

Станом на сьогодні забруднення спостерігається на узбережжі Криму та в районі північно-західного шельфу Чорного моря. Уперше мазутні плями в Одеській області були зафіксовані 24 січня 2025 року в Дунайському біосферному заповіднику та Національному природному парку «Тузлівські лимани». На початку лютого мазут, що рухається в напрямку Маріуполя, зафіксували в Азовському морі.

