

Євгеній Ігнатенко: Перевірити дійсність кваліфікаційних документів осіб рядового складу тепер можливо за допомогою електронного сервісу

Перевірити дійсність кваліфікаційних документів осіб рядового складу тепер можливо за допомогою електронного сервісу. Для перевірки дійсності скористайтесь «Швидким пошуком» або «Розширеною формою верифікації».

Як здійснити перевірку кваліфікаційних документів осіб рядового складу за допомогою «Швидкого пошуку»:

► Перейдіть за посиланням (<http://vrf.marad.gov.ua/>) vrf.marad.gov.ua. (<http://vrf.marad.gov.ua/>) В полі «Тип документа» оберіть «Свідоцтво фахівця», введіть номер свідоцтва, дату видачі та натисніть «Зробити запит».

Якщо свідоцтво фахівця знайдено в системі та підтверджене, відповідно формується посилання для завантаження у форматі .pdf англійською та українською мовою.

Якщо свідоцтво фахівця не знайдено в системі, користувач переходить на сторінку для заповнення «Розширеної форми верифікації».

Як здійснити перевірку кваліфікаційних документів осіб рядового складу за допомогою «Розширеної форми верифікації»:

► Створіть новий обліковий запис, або авторизуйтесь.

В Особистому кабінеті натисніть «Запит на верифікацію», в результаті чого відкриється форма, яку необхідно заповнити даними.

У формі «Підтвердження кваліфікації моряка»:

✓ оберіть тип документа (свідоцтво фахівця);

- ✓ ☐ оберіть тип свідоцтва (рядовий склад);
- ✓ ☐ вкажіть дату видачі свідоцтва;
- ✓ ☐ вкажіть ПІБ (українською та англійською), дату народження, стать, та громадянство власника свідоцтва фахівця;
- ✓ ☐ із запропонованого переліку оберіть посаду особи рядового складу;
- ✓ ☐ введіть номер та термін дії свідоцтва фахівця;
- ✓ ☐ завантажте скан-копію свідоцтва фахівця.

☐ Увага. Стандарт компетентності формується автоматично при введенні інших необхідних даних.

Після заповнення форми необхідними даними, натисніть «Зробити запит».

Після того як документ буде відправлений на перевірку в Адміністрацію судноплавства, в Особистому кабінеті з'явиться повідомлення «Ваш запит успішно сформовано».

Те саме повідомлення буде відправлено на електронну пошту, вказану під час реєстрації. Результати перевірки запиту («Дійсний»/ «Недійсний»/«Відхилено») також з'являться в Особистому кабінеті та на електронній пошті.

(<http://vrf.marad.gov.ua/>) vrf.marad.gov.ua.
(<http://vrf.marad.gov.ua/>)

Увага! Для верифікації кожного окремого документа форма заповнюється окремо.

 ☐ Також, зверніть увагу на правильність внесення даних при подачі заяви на верифікацію. Невірно введені дані про документ або персональні дані моряка є найчастішою причиною відхилення.

У разі, якщо свідоцтво фахівця видане відповідно до Правил дипломування осіб рядового складу екіпажів морських суден, затверджених наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 05.09.2023 № 784, та не знайдене за допомогою «Швидкого пошуку», тоді рекомендуємо перевірити введені вами дані та здійснити повторну перевірку, або надіслати електронне звернення.
(<https://marad.gov.ua/ua/gromadskosti/zvernennya-gromadyan/elektronne-zvernennya>)

УДП пропонує ввести знижку на залізничні перевезення до портів на Дунаї

Українське Дунайське пароплавство підтримує пропозицію агровиробників, які звернулись до Кабміну із закликом створити рівні умов для портів Одеси та Дунаю.

Підприємство долучається до заклику виробників та експортерів, і пропонує ввести 30% знижку на залізничні перевезення до станцій Ізмаїл та Рені, повідомляє УДП.

«Дунайський маршрут це плюс 250 кілометрів автошляхів, або 200 кілометрів залізниці. Ми програємо конкуренцію навіть за умови однакових тарифів на фрахт та перевалку. Прецедент вже створений: нещодавно Кабмін запровадив знижку в розмірі 30% на залізничні перевезення сільськогосподарської продукції з тих територій, де можливі бойові дії», – йдеться у повідомленні.

В УДП зазначили, що Україна має зберігати альтернативні експортні маршрути. Зокрема, мова йде про порти на Дунаї.

«Ми обговорювали це на всіх галузевих заходах, форумах, конференціях. З нами погоджуються. Нас підтримують. Але в умовах критично низьких цін на зерно виробники і трейдери не готові втрачати заробіток (маржу) заради зменшення ризиків», – зазначає голова УДП Дмитро Москаленко.

Читайте також: Укрзалізниця може зробити логістику на Дунаї ефективнішою.

За його словами, знижка на залізничні перевезення виправдає себе, якщо умовою її отримання буде перевалка зерна на державний річковий, або морський флот.

«Недоотриманий залізницею дохід держбюджет компенсує за рахунок доходу від фрахту. УДП сьогодні перевозить сербське зерно, але у нас достатньо флоту, щоб одночасно працювати з

українською продукцією. Лише створить умови», – закликав Дмитро Москаленко.

Він також нагадав, що інші дунайські країни дуже наполегливо лобіють інтереси власних перевізників, адже увесь Дунай страждає від аномального падіння ставок і потоків вантажу.

Як раніше повідомляв USM, міністр закордонних справ Австрії вважає, що у майбутньому Дунай може стати внутрішньою річкою Євросоюзу.

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. – Яюсь втерпіла 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](#).
