

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>

Україна вивчає досвід США у сфері портового управління

Також у Вашингтоні пройшла презентація українсько-естонського плану відновлення портової галузі.

Про це повідомляє Міністерство розвитку громад та територій України.

У програмі «Зміцнення системи управління портами», організованій за підтримки Держдепартаменту США, взяв участь заступник міністра розвитку громад Андрій Кашуба.

Ключові зустрічі відбулись у Вашингтоні. Зокрема:

- У Державному департаменті США обговорили розвиток портової інфраструктури як елементу національної безпеки, захист ланцюгів постачання та підтримку відкритої міжнародної торгівлі.

- В Міністерстві транспорту США ознайомилися з інноваційними підходами до інтермодальної логістики, функціонуванням Центрів передового досвіду судноплавства та технологічними рішеннями для модернізації морських перевезень.

- У Джорджтаунському університеті вивчали принципи децентралізації та розподілу повноважень у сфері критичної інфраструктури в межах федеральної системи США.

- У порту Балтімор відвідали Морський термінал «Сігірт», де ознайомилися з практиками кризового реагування, планування стійкості та модернізації портової інфраструктури в умовах високих навантажень і геополітичних ризиків.

«Морська й річкова інфраструктура – це не просто логістика. Це основа економічної стійкості та елемент національної безпеки. США демонструють ефективну модель, де держава зберігає контроль над критичними об'єктами, а інвестори залучаються через прозорі концесійні механізми. Ми вже рухаємось цим шляхом – прикладом є проєкт концесії порту Чорноморськ», – зазначив Андрій Кашуба.

Під час зустрічей у Вашингтоні він також презентував українсько-естонський план відновлення портової галузі – стратегічний документ, що передбачає глибоку трансформацію системи управління, прозорість і ефективність.

Зазначимо, отримані в межах візиту напрацювання команда Мінрозвитку планує використати для вдосконалення державної політики у сфері портового управління.

<https://usm.media/bilya-dunajskogo-zapovidnika-znovu-zafiksuvali-zalishki-naftoproduktiv/>

Коваль: Україна зайняла третє

місце серед постачальників агропродукції до ЄС

Експорт українського агропродовольства до ЄС зріс до 13 млрд євро, забезпечивши 8% імпорту.

Про це повідомив міністр аграрної політики та продовольства України Віталій Коваль в колонці Інтерфакс-Україна.

Міністр зазначив, що за даними Єврокомісії у 2024 році Україна стала третім постачальником агропродукції до ЄС, забезпечивши 8% загального імпорту.

«Вартість українського агропродовольчого експорту до ЄС у 2024 році досягла 13 млрд євро, зрісши на 11% (+1,3 млрд євро) порівняно з 2023 роком, що підтверджує здатність українського агросектору задовольняти потреби ринку ЄС», – розповів Віталій Коваль.

Оснoву українського експорту склали зернові (4,5 млрд євро), олійні та протеїнові культури (3,1 млрд євро, +709 млн євро) та рослинні олії (3 млрд євро, +946 млн євро).

Попри зниження вартості зернових на 12% через світові ціни, їх фізичні обсяги поставок до ЄС зросли на 6%. Це свідчить про спроможність України підтримувати стабільне постачання до ЄС навіть за умов падіння світових цін, підтверджуючи свою надійність як партнера.

Також торік Україна забезпечила 59% усього обсягу зернових, імпортованих до ЄС, підкреслюючи свою стратегічну важливість.

«Водночас, звіт ЄК фіксує падіння імпорту агропродукції з Росії до ЄС на 46% (-865 млн євро), переважно в категоріях олійних та зернових, а також зміну часток інших постачальників, як-от деяке зниження країн Південної Америки (Меркосур) в експорті зернових до ЄС (з 16% до 14% за обсягом). Це об'єктивно посилює роль України у забезпеченні потреб ЄС в зернових», – підкреслив міністр агрополітики.

Як раніше повідомляв USM, Україна та Швеція обговорили експорт агропродукції через Балтійське море.

В'ячеслав Безрук, директор ДП «МТП "Чорноморськ"». Порт має працювати відкрито, ефективно й на користь державі

Порт «Чорноморськ» є одним із найбільш стратегічних морських хабів України. Його відновленню й розвитку має сприяти концесійний проєкт, розрахований на 40 років. Він охоплює два термінали: контейнерний та універсальний, із потенціалом до 760 тис. TEU (TEU – двадцятифутовий еквівалент, умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів, – ред.) та понад 5 млн тонн вантажу щорічно. Проєкт уже має готову тендерну документацію, із чіткими умовами участі, структурою ризиків та гарантіями підтримки з боку держави. Його втілення – одне з найважливіших завдань нового керівника Державного підприємства «Морський торговельний порт «Чорноморськ» В'ячеслава Безрука.

Укрінформ попросив його оцінити реальний стан справ на підприємстві й розповісти про найближчі плани.

ЩО БУЛО: СИСТЕМНІ ПРОБЛЕМИ Й ПІВМІЛЬЯРДНА ЗАБОРГОВАНІСТЬ

– Пане В'ячеславе, якими були реальні показники роботи підприємства на момент, коли ви його очолили?

– Ситуація була непростю. З одного боку, у першому кварталі 2025 року порт обробив більше вантажів, ніж за такий же період 2024-го – 1042,9 тис. тонн проти 952,6 тис. тонн. Але позитивні цифри приховували системні проблеми, які тягнули

підприємство вниз.

План капітальних інвестицій 2024 року було виконано лише на 8% – це при тому, що фінансово рік був одним із найкращих.

Контракти укладалися переважно не з власниками вантажів, а з посередниками. Порт обтяжений судовими справами та розглядом проваджень Антимонопольним комітетом України, що, зазвичай, не на користь підприємства.

Додаткового вивчення потребує ситуація з так званими тимчасовими спорудами, які, по суті, є об'єктами нерухомості й використовуються безплатно, перетворивши державне підприємство на територію особистого збагачення, фактично вивівши з користування та оперативної діяльності підприємства гектари територій. Їхні власники на сумнівних умовах отримали переваги для своєї діяльності.

До цього додаються й інші факти: зокрема, передання портальних кранів портовим операторам, які в деяких випадках сплачують за них трохи більше ніж 15 тис. грн, втрата буксирного ринку, технічна база, яка фізично та морально зношена й не відновлювалася десятиліттями. Як на мене, усе це свідчить про системне знищення державного підприємства.

ПЕРШІ ЗМІНИ: РИНКОВЕ ЦІНОУТВОРЕННЯ ТА ЕЛЕКТРОННІ ТОРГИ

– Що вдалося зробити за два місяці на посаді? І на чому ви зосередилися насамперед?

Ми розпочали пілотний проєкт, що дасть змогу надавати портові послуги через відкритий аукціон

– Передовсім зробив повний аналіз ситуації в порту, з'ясував проблеми – а їх дуже багато, – розставив пріоритети. Ми отримали підприємство з великими боргами, майже повною відсутністю процедур прозорих закупівель і, як я вже казав, електронного документообігу. Частину важливих напрямів, зокрема буксирний флот, було майже втрачено.

Але я відразу поставив чітку мету: навести лад у внутрішніх процесах і зробити порт ефективним і прибутковим.

Серед найперших кроків – вихід на платформу Prozorro.Продажі. Ми розпочали пілотний проєкт, що дасть змогу надавати портові послуги через відкритий аукціон. Це – ринкове ціноутворення, рівні умови для всіх, чесна конкуренція та кінець непублічним

домовленостям.

Впроваджуємо електронний документообіг – цифрові процеси скоротять час, зменшать витрати й виведуть внутрішню взаємодію на якісно новий рівень.

Працюємо над збільшенням обсягів вантажопереробки, поліпшенням фінансових результатів діяльності підприємства. Адже це напряду впливає на відрахування до державного бюджету, що особливо важливо тепер, під час війни.

– Відомо, що в порту нема прямих контрактів із вантажовласниками. Як змінюватимете ситуацію?

– У пріоритеті тепер – укладання прямих договорів із вантажовласниками із застосуванням єдиних, уніфікованих тарифів. Це – боротьба з корупційними ризиками і шлях до підвищення ефективності підприємства.

ШЛЯХИ РОЗВИТКУ: ЗБІЛЬШЕННЯ ВАНТАЖООБІГУ Й ВІДНОВЛЕННЯ БУКСИРНОГО ФЛОТУ

– Після істотного минулорічного зростання на початку 2025-го вантажообіг в портах Великої Одеси зменшився. Є шанси найближчим часом відновити колишні обсяги перевалки в Чорноморському порту?

Основу вантажопотоку тут традиційно становлять саме зернові культури

– Тепер сезонний спад надходження вантажів, на нього накладається загальне уповільнення вантажопотоків регіону. Деякі напрями діяльності доводиться переорієнтовувати. Ми зосередилися на критично важливих для економіки України, а саме: забезпечення стабільного експорту продовольства. Основу вантажопотоку тут традиційно становлять саме зернові культури – стратегічно важливий товар не лише для нашої держави, а й для світового ринку.

За перші чотири місяці 2025 року з оброблених 1,3 млн тонн вантажів 826,2 тис. тонн – саме зернові. Це понад 64% від загального обсягу перевалки.

Нині будуємо нову комерційну стратегію, яка містить прямі переговори з вантажовласниками, індивідуальні тарифні та логістичні пропозиції, модернізацію технічної бази, диверсифікацію вантажів.

Акцент робимо на розвиток перевантаження навалювальних вантажів – одного з ключових напрямів у сучасній портовій логістиці. З огляду на підвищення ролі України як аграрної держави та важливого постачальника сировини на світові ринки, нарощування потужностей у цьому сегменті є не лише стратегічно важливим, а й життєво необхідним.

– Чи вдається в Чорноморську відновити роботу буксирного флоту після майже повної втрати ринку буксирних послуг?

– Буксирний флот – це серце кожного порту, і я впевнений, що ДП «МТП “Чорноморськ”» має потужний потенціал для самостійного та якісного надання буксирних послуг і повернення лідерських позицій з надання таких послуг. На початку 2025 року відсоток задіяння державних буксирів становив приблизно 25%. З-поміж допущених до експлуатації були тільки два наші буксири: «Станіслав Стребко» та «Тігрис», решта – у руках приватних компаній.

Ми одразу ж узялися за подолання такої диспропорції. І вже 16 травня я підписав Наказ по підприємству про введення в експлуатацію буксира «Капітан Незавітін». Це відкриває перед підприємством нові можливості для повернення частки ринку буксирних послуг, яку останніми роками було втрачено на користь приватних операторів. Держава має всі ресурси, щоб надавати конкурентні послуги – і ми вже демонструємо це на практиці.

ПЛАНИ НА МАЙБУТНЄ: КОНЦЕСІЯ Й ПОНОВЛЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ПЕРЕПРАВИ

– Розкажіть про перспективи відновлення роботи паромної переправи в порту «Чорноморськ».

Повернення паромної лінії розширить спектр транспортних послуг порту

– Ми активно співпрацюємо з профільними міністерствами, міжнародними партнерами та операторами для налагодження паромної переправи. Повернення паромної лінії розширить спектр транспортних послуг порту, зменшить логістичне навантаження на автомобільні та залізничні перевезення, посилить транзитну роль України на міжнародному рівні, створить нові робочі місця та збільшить надходження до бюджету. Тому це питання – пріоритетне в нашій стратегії розвитку.

– Концесія порту Чорноморськ – один із найбільш обговорюваних проєктів. На якій він стадії?

– Я розумію ідею концесії як механізму, що дає змогу модернізувати термінали, оновити технічну базу, збільшити пропускну здатність порту та підвищити рівень сервісу. Водночас надзвичайно важливо зберегти стратегічний контроль держави над ключовими активами, забезпечити прозорість процедури відбору концесіонера та дотримання соціальних гарантій для працівників.

Тепер концесійний проєкт щодо Першого та Контейнерного терміналів на фінальній стадії підготовки. Проведено ґрунтовні дослідження об'єктів державної власності, які планується передати в концесію, за участі міжнародних партнерів. На основі техніко-економічного обґрунтування надано позитивний висновок про доцільність втілення проєкту.

Важливою є участь профспілок у процесі: ми маємо бути впевненими, що будуть збережені робочі місця, виконані умови колективного договору, а працівники отримають належний соціальний захист.

– Попри війну, порт далі працює. Як підприємство виконує свої зобов'язання в умовах воєнного стану?

– Незважаючи на постійну загрозу, порт виконує всі функції і відіграє важливу роль у забезпеченні продовольчої безпеки не лише України, а й усього світу.

Ми беремо активну участь у реалізації «українського зернового коридору», який почав діяти після завершення «зернової ініціативи». Адміністрація порту щоденно працює над тим, щоб утримати наявні вантажопотоки й залучити нові, попри всі логістичні та безпекові виклики. Це наша принципова позиція: зберегти робочі місця, виконати соціальні зобов'язання перед трудовим колективом, а також забезпечити регулярні надходження до бюджетів усіх рівнів.

Діана Микитенко

<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3994656-vaceslav-bezruk-direktor-dp-mtp-cornomorsk.html>

Суд арештував зерновий термінал Коломойського в порту Південний

Морський перевантажувальний комплекс на Одещині, що фігурує у гучній справі про виведення майна з-під застави НБУ, передали в управління державі.

Суд наклав арешт на зерновий перевантажувально-складський комплекс компанії «Агротермінал Логістік», розташований у порту «Південний» на Одещині. Про це повідомили у пресслужбі БЕБ.

Актив пов'язаний із олігархами Ігорем Коломойським і Геннадієм Боголюбовим, які є фігурантами масштабного розслідування. Арештовано цілісний майновий комплекс із будівлями, інфраструктурою, причалом і транспортним обладнанням. Активи передали в управління Агентству з розшуку та менеджменту активів (АРМА).

За даними БЕБ, компанія-власник «Агротермінал Логістік» пов'язана з особами, на яких РНБО наклала персональні санкції. Слідчі встановили, що ще у 2016 році службові особи кількох компаній, зокрема колишні акціонери одного з банків, провели незаконні дії щодо заставного майна, що перебувало в заставі Національного банку України.

Злочинна схема була спрямована на виведення активу з-під застави. Так, компанія навмисно не виконувала зобов'язань перед позичальником, що створювало ризик втрати майна. У 2024 році ці дії продовжились, що стало підставою для арешту терміналу.

Раніше USM писав, що АРМА готує до реалізації «Агротермінал Логістік» на Одещині.

<https://usm.media/sud-areshtuvav-zernovij-terminal-kolomojskog>

o-v-portu-pivdennij/
