

7 Черкаські депутати різних рівнів вважають неприпустимим створення національного природного парку «Холодний Яр» без погодження з місцевими громадами



10 Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»)»



УРЯДОВИЙ КУР'ЄР

СЕРЕДА, 1 ЛИСТОПАДА 2017 РОКУ

ЦІНА ДОГОВІРНА

№205 (6074)

ЦИТАТА ДНЯ

АНДРІЙ РЕВА:



«Нам вдалося запровадити автоматичний перерахунок та нову справедливую формулу нарахування пенсій з диференційованим підходом».

Міністр соціальної політики про підвищення гарантій пенсійного забезпечення й мотивацію до участі в пенсійному страхуванні

3

ВИКОНАВЧИЙ ДИРЕКТОР НАЦІОНАЛЬНОГО КОМІТЕТУ З ПРОМИСЛОВОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ АНАТОЛІЙ ГІРШФЕЛЬД:
«Українські замовники мають надавати перевагу національним виробникам»

Закупівлі за бюджетні кошти в багатьох країнах — потужний інструмент економічного зростання. І в час, коли Україна живе в очікуванні чергового траншу МВФ обсягом 1,9 мільярда доларів, доречно згадати, що сумарна вартість укладених договорів у межах публічних закупівель за минулий рік досягла вже 10,4 мільярда доларів. Якщо змусити працювати гроші платників податків на вітчизняну економіку, а не сприяти їх виведенню за кордон, купуючи імпортовані товари, можна значно скоротити залежність від зовнішнього фінансування. Що заважає використовувати публічні закупівлі в інтересах національної індустрії? Як подолати перешкоди? Про це «УК» розповів виконавчий директор Національного комітету з промислового розвитку України Анатолій ГІРШФЕЛЬД.

УК Дедалі частіше держзамовники фігурують у скандалах, пов'язаних із закупівлями. Чому профільний закон не ставить заслону зловживанням?

— Передусім зверну увагу на те, що в українському правовому регулюванні панує принцип: «дозволено все, що не заборонено законом». Нераціональне витрачання бюджетних коштів та афера на кшталт закупівель палива для Міноборони — не нове явище. Аналогічний випадок був у березні 2015 року, коли МОУ також уклав контракт на постачання дизпалива з фірмами-посередниками за завищеними на 25% цінами.

4

ЦИФРА ДНЯ

1,919 млрд дол.
становив профіцит платіжного балансу країни за 9 місяців. Це майже вдвічі перевищує торішній аналогічний показник

Плюси і мінуси дистанційної роботи



Фото з сайту pro100news.info

5

ФРІЛАНС. Понад 50% пошукачів вакансій в Україні хочуть і готові працювати віддалено

Експорт істотно випереджає імпорт

АПК. Експорт сільськогосподарської продукції за 9 місяців року зріс на 24,3% порівняно з відповідним періодом 2016-го і становив 13,07 мільярда доларів, або 41,7% загального експорту України.

«Географія основних регіонів-імпортерів вітчизняної аграрної та харчової продукції за вказаний період не змінилася. Найбільше ми експортували до країн Азії на суму 5,525 мільярда доларів. На другому місці — країни ЄС — 4,177 мільярда доларів, третю сходинку посідають країни Африки — 1,997 мільярда доларів», — наводить дані заступник міністра аграрної політики та продовольства з питань євроінтеграції Ольга Трофімцева.

Найвагомішими у структурі експорту стали соняшникова олія — 24,8%, кукурудза — 18%, пшениця та суміш пшениці і жита — 14,45%, соя — 4,84%, ячмінь — 4,6% і насіння ріпаку — 4,6%.

«Значно зріс експорт окремих товарних позицій порівняно з попереднім роком. Наприклад, бобових, овочів свіжих або охолоджених — на суму 20,9 мільйона доларів, масла вершкового та інших жирів, вироблених із молока, — на 64,2 мільйона доларів, яловичини мороженої — на 34,1 мільйона доларів. Експорт абрикос, вишень, персиків, слив зріс майже у 8,4 раза і становив 6,4 мільйона доларів», — цитує прес-служба Мінагрополітики слова фахівця.

Імпорт сільськогосподарської продукції за цей період зріс на 6,7% порівняно з аналогічним періодом торік, або на 201 мільйон доларів. Він становив 3,202 мільярда доларів. А найбільшу питому вагу у структурі імпорту основних видів продукції аграрного сектору мають: риба, ракоподібні та молюски — 9,4%, тютюн і вироби з нього — 9,1%, плоди, горіхи і цедра — 9%, олія — 5,2%, какао-боби, продукти з них, шоколад — 4,8%, кава, чай, прянощі — 4,2%, зернові злаки — 4,1%.



4 8 2 0 1 0 3 0 8 0 0 2 2

КУРСИ ВАЛЮТ/БАНКІВСЬКІ МЕТАЛИ

встановлені Національним банком України на **31 жовтня 2017 року**

USD 2682.9390
за 100 доларів США

EUR 3115.4288
за 100 євро

RUB 4.6360
за 10 рублів

AU 341269.84

AG 4489.90

PT 246025.51

PD 260781.67
за 10 трійських унцій

НОВИНИ ТА КОМЕНТАРІ

Канадський бізнес припрошують на український ринок

ПОЗИЦІЯ. Про унікальні можливості та шанси для впливових інвесторів Прем'єр розповів безпосередньо тим, хто володіє фінансовим ресурсом

Катерина МАЦЕГОРА,
«Урядовий кур'єр»

Робочий візит Прем'єр-міністра Володимира Гройсмана до Канади розраховано до 1 листопада. Він відбув до цієї країни ще 28 жовтня, щоб обговорити з її керівництвом актуальні світові питання, взяти участь у таких міжнародних заходах, як Toronto Global Forum, Аерокосмічний бізнес-форум та День України в парламенті Канади. У менш офіційній формі глава уряду спілкувався з представниками ділових кіл та української громади.

Зустріч із главою уряду провінції Онтаріо Кетлін Вінн розпочиналася анонсом на наступне літо. Сторони домовилися, що в 2018 році авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» відкриє прямий авіарейс за маршрутом Київ — Торонто. Очікують, що цей крок посилить економічні зв'язки держав. Міцнішатиме й діалог щодо співпраці за іншими напрямками. Головне — не сповільнювати темпів.

«З літа наступного року Київ та Онтаріо стануть ще ближчими. Це істотно сприятиме не лише зміцненню міжособистісних контактів, а й відкриє нові можливості для розвитку бізнесу, особливо в контексті набуття чинності 1 серпня 2017 року угоди про зону вільної торгівлі між Україною та Канадою», — сказав Володимир Гройсман.

Він подякував Кетлін Вінн за організацію «Ігор нескорених», назвавши цей захід визначною військово-спортивною подією року, яка дала змогу команді українців-ветеранів АТО продемонструвати гідні спортивні досягнення. Прем'єр нагадав, що Україна в 2017 році вперше взяла участь в «Іграх нескорених», у багатьох військових навчаннях, миротворчих операціях під егідою ООН на Балканах, Близькому Сході та в Африці, а також як країна, військовослужбовці якої мають бойовий досвід виконання завдань у межах АТО. Не менше українська сторона цінує намір керівництва Торонто відвести незабаром місце для меморіалу Голодомору в Україні.

Окремо сторони поговорили про реформи в Україні. Для уряду, за словами Володимира Гройсмана, у пріоритеті — зміни в системі державного управління, держзакупівель, децентралізації, у продовженні податкової, судової, пенсійної, медичної та освітньої реформ. Цей ряд доповнює нова модель управління державною власністю, приватизація державних компаній. У цьому розрізі Прем'єр висловив сподівання, що канадські інвестори, зокрема з Онтаріо, використовуватимуть перспективи ринку України. Він, за словами глави уряду, щодня стає дедалі привабливішим завдяки впровадженню реформ.

Чудовий старт

Про те, що економіка України долає кризові явища 2014—2015 років і поступово переходить до економічного зростання, Прем'єр розповів уже під час Toronto Global Forum. Тут найбільше йшлося про колосальний потенціал України, який тільки починає розкривати-



Фото з сайту knu.gov.ua

Довіру бізнесу можна завоювати реальними кроками

Оскільки захід присвячено питанню розвитку глобальної економіки та американського континенту, Володимир Гройсман підкреслив: небагато країн пройшли період змін такого масштабу, як ті, що відбуваються в Україні. Попри це за три роки вдалося запровадити децентралізацію, «розумну» дерегуляцію, змінити модель роботи банківського та енергетичного секторів. «Криза дала нам змогу ухвалити необхідні рішення та вести трансформації. Зараз говоримо про подальшу дерегуляцію, створення сприятливого ділового клімату, аби кожна інвестиція в нашу економіку була успішною», — резюмував глава уряду.

До переліку «секторів можли-

Україна може стати найбезпечнішим і найуспішнішим стартапом», — цитує слова Прем'єра департамент інформації та комунікацій з громадськістю Секретаріату КМУ.

Динаміку економіки визначить 5-відсоткове зростання

Фраза, що Україна стає ринком нових можливостей і має всі шанси стати однією з найдинамічніших економік Європи, лунала найгучніше, адже Прем'єр у такий спосіб намагався звернути увагу канадського бізнесу на нашу державу. «Я відкриваю для себе Канаду

ливості від землі до космосу. Ми маємо 3,5 тисячі підприємств, які нині державні, але в процесі приватизації вони можуть знайти нових власників, нові технології та нові горизонти розвитку», — розставив крапки над «і» Прем'єр.

Він запевнив присутніх, що готовий повністю сприяти реалізації проектів у кожній із цих сфер. «Повністю», тобто шляхом проведення фундаментальних реформ і поліпшення ділового клімату. У цьому розрізі увагу звертали на міжнародні оцінювання. Так, у період з 2014-го по 2017 рік Україна просунулася в рейтингу Світового банку Doing Business на понад три десятки позицій, а нині ми намагаємося увійти до двадцятки кращих за показником «започаткування бізнесу» й зміцнити позиції в секторі «сплата податків».

Наступне прем'єрське запевнення: «Україна по-справжньому здійснює реформи, а не імітує їх. І саме тому радо вітатиме інтерес Канади. Її визначено однією з найпріоритетніших країн у проекті експортної стратегії нашої держави до 2021 року». Він запропонував представникам канадського бізнесу уважно стежити за перетвореннями в Україні. «Приватизація, судова реформа та інші зміни відкривають нові горизонти й можливості для співпраці, а медична й пенсійна реформи працюватимуть на поліпшення рівня життя та оптимізують механізми соціального забезпечення», — вважав за потрібне повторити думку Володимира Гройсмана.

«У нас ще дуже багато проблем»

Пізніше Прем'єр від себе особисто та уряду дякував громадським організаціям Канади та українській громаді за підтримку нашої держави «в цей вельми складний період трансформацій та реформ. Настав час знову відкрити для себе Канаду і відкрити нову Україну для Канади», — звернувся до учасників Володимир Гройсман. Серед них були керівники Українсько-канадської палати, Конгресу українців Канади, відомий канадський бізнесмен і меценат українського походження Джеймс Темертей, українські й канадські дипломати.

Глава уряду не оминув ювілейної дати — 125-річчя прибуття до Канади перших поселенців з України та 25-річчя встановлення дипломатичних відносин. Він вважає, що відносини з українцями, які перебувають за кордоном, посідають важливе місце в роботі уряду і лише за останні роки Україна та Канада реалізували чимало гуманітарних та суспільно важливих проектів. Це й підтримка українського війська, і заходи з нагоди визнання та вшанування 85-х роковин Голодомору в Україні, і наповнення практичним змістом угоди про вільну торгівлю.

«Ми вдячні за підтримку наших непростих, але абсолютно необхідних реформ, які здійснюємо попри певні труднощі. Нам потрібно використовувати наш потенціал, бути об'єднаними навколо нашої ідентичності, культури й успіху України. Ми готові запропонувати Канаді нові проекти на реалізацію оголошених пріоритетів, зокрема в реформі державного управління, охорони здоров'я, охорони довкілля та енергозбереження, а також в ІТ-секторі та агровиробництві», — сказав Володимир Гройсман.

А ще він резюмував, що Україна змінюється, підприємці схвально відгукуються про нашу державу. Навіть пересічні громадяни високо оцінюють стан відновлення доріг, справедливий рівень пенсій, «початок модернізації широкого спектра виробництв і підтримку найважливіших галузей промисловості», оновлення логістичної інфраструктури, зміни в енергетичному секторі. «Нещодавно парламент ухвалив безпрецедентні ініціативи: освітню, пенсійну, медичну реформи. Так, у нас ще дуже багато проблем. Але помиляються ті, хто каже, що нічого не змінюється. Ми зламали вже більшість тих схем системної вертикальної організованої корупції, на яких наживався попередній режим. Коли триває велика робота, для бізнесу, для тих, хто готовий інвестувати, це добрий час», — сказав він.

Не менше він упевнений і в тому, що нарешті настав час поглянути на «Україну новими очима — з позиції не тільки відданості, а й результативності реформ». Цю думку закріпив логічний ряд: українська економіка демонструє поступове зростання, яке цього року, за прогнозами експертів і Національного банку, становитиме не менш як 2%, а наступного — 3—3,2%; за умов впровадження реформ та збереження набраної швидкості трансформації зростання може сягнути 5—6% щороку.

Канада залишається одним з найпріоритетніших партнерів для України. Обсяг торгівлі товарами зріс на 74% з початку року, а послугами — на 58%.

Під час цієї зустрічі Прем'єр зрозумів, що представники української спільноти Канади підтримують Київ у питаннях соціальних реформ, приватизації, використанні можливостей угоди про вільну торгівлю. Представники громадських організацій та підприємці наголосили, що Канада відіграватиме значну роль в економічній розбудові України. У пригоді стане і її великий досвід миротворчих процесів.

Прем'єр переконаний у тому, що нарешті настав час поглянути на Україну новими очима — з позиції не тільки відданості, а й результативності реформ.

востей України» він додав людський капітал, родючі землі, здатні гарантувати продовольчу безпеку всього регіону, енергоефективні технології, використання потужностей газотранспортної системи й системи газових сховищ, логістику, реалізацію транспортних можливостей в напрямку Схід — Європа, інновації зокрема в частині сприяння розвитку стартапів. «На часі питання масштабної та прозорої приватизації. Зараз формуємо нове законодавство, яке дасть змогу побудувати ефективну систему продажу нестратегічних держактивів», — поінформував міжнародну громадськість Володимир Гройсман.

Учасники заходу також почули, що Кабінет Міністрів визначив пріоритети інноваційної діяльності на 2017—2021 роки. Серед таких: авіа-, судно- та ракетобудування, нанотехніка, агропромисловість, видобуток газу, медицина та фармацевтика, охорона навколишнього середовища, робототехніка й інтеграція у світовий ланцюг доданої вартості з перетворенням України на світовий виробничий та логістичний хаб. «Зростання України буде безпрецедентно динамічним, і ми можемо зробити це разом. Зараз ринок орієнтується на щось нове, нові стартапи. Я скажу:

цими днями і бачу, який потенціал мають наші двосторонні відносини і яким конкретним змістом ми можемо наповнити нашу співпрацю», — наголосив він, додавши, що нині, особливо в контексті набуття чинності з 1 серпня 2017 року угоди про вільну торгівлю між Україною та Канадою, канадський бізнес отримуватиме унікальну можливість знайти власну нішу на українському ринку.

Згідно з даними Володимира Гройсмана, лише за перше півріччя поточного року товарообіг між Україною та Канадою зріс на понад 70%. Тож зона вільної торгівлі стане чудовим інструментом інтенсифікації двостороннього товарообігу, зокрема в контексті підтримки малого та середнього бізнесу, а також розвитку високотехнологічних галузей. «У нас є прекрасні можливості з точки зору природних ресурсів, промисловості. Ми наповнюємо інноваційним змістом розвиток і трансформації в нашій державі. І повернення в минуле не буде. Авіабудування, енергетика, зокрема газобудування, агропромисловий комплекс, ІТ-сектор і нові технології, машинобудування й легка промисловість — всі вони найпривабливіші зокрема й для канадських партнерів. Ми говоримо про мож-

НОВИНИ ТА КОМЕНТАРІ

Спільні загрози згуртовують прогресивну Європу

ДИПЛОМАТІЯ. Національні інтереси України та Іспанії тісно переплітаються з безпековою ситуацією на континенті

Відділ новин
«Урядового кур'єра»

Наші країни мають спільні виклики, які стосуються їхньої територіальної цілісності. Попри чимало відмінностей в обох, шляхи розв'язання проблем мають багато спільного. Тож візит до Києва міністра закордонних справ Королівства Іспанія Альфонсо Марія Дастіса Кеседо вписується в алгоритм боротьби з проявами сепаратизму.

Незмінну позицію України щодо підтримки територіальної цілісності Іспанії у контексті недавніх подій навколо Каталонії висловив поважному гостеві Президент Петро Порошенко. І отримав чіткі запевнення іспанського дипломата в повній підтримці суверенітету й територіальної цілісності України. Сторони погодили необхідність збереження чинного режиму санкцій ЄС щодо Росії до припинення російської агресії

проти України та відновлення її територіальної цілісності й суверенітету.

Співрозмовники обмінялися думками з актуальних питань двосторонніх відносин, відзначивши важливість підтримання регулярних контактів на найвищому рівні, зокрема шляхом обміну візитами, повідомляє департамент прес-служби АП.

Петро Порошенко та Альфонсо Марія Дастіс Кеседо дійшли згоди про наявність значного потенціалу для поглиблення взаємодії між Україною та Іспанією у торговельно-економічній та інвестиційній галузях. Дипломат відзначив прогрес реформ в Україні й підтвердив, що Іспанія й надалі сприятиме Україні в реалізації її євроінтеграційних прагнень.

У контексті поглиблення міжособистісних контактів між нашими країнами сторони домовилися про відкриття інституту Сервантеса в Києві,

а також відкриття Українського інституту в Мадриді.

Про те, що наші країни виступають справжніми партнерами у взаємній підтримці територіальної цілісності, з іспанським гостем погодився і його український колега Павло Клімкін. Така взаємна підтримка важлива не лише в контексті наших національних інтересів, а й для збереження європейської єдності та визнання верховенства права. Адже Росія намагається використувати події в Іспанії в руслі гібридної війни проти європейського проекту, намагаючись дестабілізувати ситуацію і послабити Європу.

Іспанія цінує позицію України, яка виступає за збереження єдності Іспанії у контексті ситуації навколо Каталонії. Іспанія й надалі підтримуватиме Україну в питанні деокупації Криму, зокрема в межах ініціатив України у міжнародних організаці-

ях. «Ми підтримуватимемо зусилля України, допоки Крим перебуває під агресором, допоки він окупований», — цитує слова Альфонсо Марія Дастіса Кеседо прес-служба МЗС.

Колеги відзначили потенціал торговельно-економічної співпраці, яка останнім часом має позитивні тенденції. Домовлено про проведення невдовзі чергового засідання Українсько-іспанської змішаної міжурядової комісії з економічного і промислового співробітництва. Іспанський міністр зазначив, що прогрес України у питанні реформ створює добрі передумови для зростання іспанських інвестицій в Україну.

Павло Клімкін та Альфонсо Дастіс вказали на високий рівень співпраці в межах міжнародних організацій. Нещодавно обрання Києва та Мадрида до складу Ради ООН з прав людини відкриває додаткові можливості для такої взаємодії.

ПРОШУ СЛОВА!

Що гальмує пільговий проїзд?

Микола ТЕРТИШНИЙ,
генеральний директор
ТОВ «Сумиоблавтотранс»,
для «Урядового кур'єра»



Для мене слово «пільги» неодмінно асоціюється з пасажиром, які мають на них право і належать до певних соціальних груп. У цьому є закономірність, адже все моє життя пов'язане з пасажирським транспортом, а відповідно й пільгами для тих, хто ним користується.

Не для похвальби, але стосовно згаданого соціального аспекту Сумська область демонструє добротну і якісну роботу: якщо вже краєнин заслужив на пільгу, то вона має працювати чітко і прозоро. Як відповідна обласна програма, одна з перших в Україні, про яку нещодавно розповідав «Урядовий кур'єр». Завдяки спільним зусиллям вдалося мобілізувати ресурси й організаційні зусилля, щоб кожен пасажир-пільговик без особливих проблем одержував те, на що має законне право під час поїздок на міжміських, приміських, мікрайонних і міжобласних маршрутах.

Але як справедливо мовиться, досконалості немає меж. Так, нинішня програма виконує свої соціальні функції, хоч уже бачимо: її можна і потрібно поліпшувати. Маю на увазі форму компенсаційних виплат, а саме їхню монетизацію. Тут не потрібно винаходити велосипед: у сусідній з нами Полтавській області вже успішно практикують таку новачку і мають від цього очевидні зручності. І насамперед пільговики, які стовідсотково захищені від будь-яких непорозумінь чи збоїв.

Якось, перебуваючи у полтавських колег, з приємністю дізнався, що там за підтримки органів місцевого самоврядування значно спростили схему компенсаційних виплат. Її сутність така. Пільговики купують у касах автовокзалів чи автостанцій так звані іменні квитки, які подають до органів соціального захисту населення за місцем проживання, а вже потім на їхні особисті рахунки чи банківські картки надходять відповідні кошти.

Просто? Авжеж. Процес напрацьовано до автоматизму, це не потребує додаткових затрат часу, організаційних чи інших зусиль. До того ж програму розраховано до 2022 року, тобто в області обрахували соціальний вектор на тривалу перспективу.

Наша сумська схема ґрунтується на іншому принципі: компенсаційні кошти одержує перевізник на підставі обліку перевезень пільгових категорій громадян з участю водія, хоч його основна функція — безпечні перевезення. З одного боку, є значний плюс порівняно з іншими регіонами країни, з іншого — він має одержати логічне продовження. По-перше, така схема доволі громіздка; по-друге, дедалі більше перевізників опиняються у глухому куті, оскільки стикаються з проблемою, коли компенсаційні кошти доводиться тривалий час чекати або вибивати; по-третє, між ними і пасажирами часто виникають конфлікти; по-четверте, обмежуються пільгові права жителів тих громад, які невчасно перераховують кошти або ж зовсім їх не передбачають (проблемні деякі сільські ради Путивльського і Сумського районів, інші). Тобто пасажир, який живе на таких територіях, по суті, позбавлений можливості купувати квитки за пільговою ціною чи користуватися правом безкоштовного проїзду. А органи місцевого самоврядування Конотопа, Глухівського району монетизацію пільг провели по-своєму: всім пільговикам надали допомогу, якою вони оплачують поїздки.

Щоб усунути ці перекоси, потрібно взяти до уваги таке: пунктом 8 прикінцевих та перехідних положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» № 1774 від 06.12.2016 року визначено пільги, зокрема на проїзд усіма видами транспорту, за які компенсаційні виплати можуть здійснювати у готівковій формі (монетизація). Її порядок має встановити Кабінет Міністрів України. Проте відповідно до пункту 9 положень закону, до завершення підготовки документа пропонують органам виконавчої влади та місцевого самоврядування відшкодовувати пільговикам вартість проїзду автомобільним транспортом у готівковій формі. Тобто на основі досвіду Полтавської області. На державному рівні необхідно внести відповідні зміни до законодавчих і нормативних актів, якими встановлено пільговий проїзд й визначено порядок їх реалізації. Переконали: такі зміни матимуть важливе соціальне значення, адже допоможуть численним пасажирам сповна користуватися наданим їм правом, а перевізники возитимуть пільговиків, тобто виконуватимуть свою основну роботу, не ламаючи голову, чи відшкодують їм кошти.

Пенсія мотивує працювати

ГРОШІ. Пенсійна реформа відповідає інтересам і сьогоdnішніх, і майбутніх поколінь пенсіонерів. Уряд готував її тривалий час із ретельним опрацюванням параметрів, бо вона стосується кожного — як нинішніх пенсіонерів, так і майбутніх. Про це міністр соціальної політики Андрій Рева заявив під час міністерської колегії.

Перерахунок пенсій здійснено для 10,2 мільйона осіб з урахуванням індивідуальних показників їхнього заробітку і страхового стажу. Середній розмір доплат становив 560 гривень, а середній розмір пенсій зріс до 2447 гривень. Уряд не пішов шляхом зрівнялівки або рівних виплат усім. Індивідуальний перерахунок свідчить: що більший стаж і більша платня, то більший розмір підвищення пенсії, повідомляє прес-служба Мінсоцполітики.

Фатальний переїзд

Михайло ЮРЧЕНКО
для «Урядового кур'єра»

ТЕРАКТ. Сплановано. Цинічно. Влучно. Потайки чи резонансно. Залежно від поставленої мети — замести сліди чи показово стратити. Саме так здійснюють операції на знищення спецслужби будь-якої країни. На жаль, полігоном для відточування навичок і їх практичної реалізації дедалі частіше стає Україна. І сліди злочинів, не треба бути екстрасенсом, ведуть до Росії, де владаює ФСБ.

Розстріл у Київській області родини чеченських добровольців Аміни Окуєвої та Адама Осмаєва цілковито вписується у стиль роботи спеців. Ніч, перекритий залізничний переїзд, ані сторонньої душі поруч, довкола куцї — ідеальне місце для вдалого замаху й непомітного відходу ще до того, як поліція встигне оголосити план «Сирена». 5—7 секунд автоматної стрілянини у безлюдній глушині тренуванням убивцям більш ніж достатньо для виконання завдання.

А ось розробляли його набагато довше, чітко, з урахуванням усіх можливих форс-мажорів. Те, що машину «вели» давно, заздалегідь знали маршрут пересування пари, врахували відсутність охорони (хоч у таких випадках її наявність геть не гарантує безпеки), не викликає жодних сумнівів. І якби щось завадило скоїти напад саме тієї миті, неодмінно випала б інша нагода.

Коли спецї беруться за справу, вони не залишають обраній жертві жодного шансу. А з урахуванням минулого невдалого замаху на цю пару — то й поготів. Тож залякування



Ця пара свідомо обрала шлях боротьби за свободу чеченського та українського народів від кремлівських зазіхань

не входило до планів терористів. Слід визнати: у Москві або в Грозному Аміні Окуєвій та Адаму Осмаєву давно підписали смертний вирок.

Слідство пов'язує вбивство з недавнім невдалим(!) замахом на народного депутата Ігоря Мосійчука. Однак з огляду на наведені вище аргументи із цією версією можна й варто сперечатися. Натомість більше сенсу дослухатися до слів радника міністра внутрішніх справ Антона Геращенко, які цитує УНІАН: «Основних версій дві: дії російських спецслужб — вбивство з метою дестабілізації суспільно-політичної ситуації, створення атмосфери терору, страху в Україні, а друга версія — помста Адаму Осмаєву за Кадірова. Судячи з усього, терористів було двоє. Один

чекав на повороті з Одеської траси і давав сигнал другому, який засів у куцах зі зброєю. Очевидно, що біда прийшла з території Російської Федерації».

Цілком вірогідно, бо й виконавця першого замаху на пару добровольців ідентифікували як Артура Денісултанова (Курмакаєва) — особу, тісно пов'язану з главою Чечні Рамзаном Кадіровим.

У будь-якому разі слідству доведеться попітніти над ребузом, бо справжні агенти спецслужб якщо не хочуть бути критичними, не залишають сицикам ані слідів, ані зачіпок. Самі лише здогадки й версії.

«Перебуваючи з офіційним візитом у Канаді, отримав трагічну звістку про загибель Аміни Окуєвої. Важко добирати

слова, коли гинуть люди. У серці лише сум і скорбота. Вічна пам'ять справжньому патріоту України!» — так на своїй сторінці у Фейсбуці відреагував на теракт Прем'єр-міністр Володимир Гройсман.

Менш стриманим і емоційнішим був Секретар РНБО Олександр Турчинов: «Сьогодні ми втратили Аміну Окуєву, яка стала справжнім героєм чеченського й українського народу. Для кожного патріота України вона стала рідною сестрою. І ворог повинен відповісти за вбивство нашої сестри. Росія, продовжуючи агресію на сході України, розгорнула терор у глибокому тилу, знищуючи мужніх захисників нашої країни. Це виклик країні, на який має бути жорстка адекватна відповідь».

ДЕРЖАВНИЙ ІНТЕРЕС

**Виконавчий директор Національного комітету з промислового розвитку України
Анатолій Гіршфельд:**

«Українські замовники мають надавати перевагу національним виробникам»



Фото з сайту й.юа

ДОСЬЄ «УК»

Анатолій ГІРШФЕЛЬД. Народний депутат, член Комітету з питань промислової політики та підприємництва, виконавчий директор Національного комітету з промислового розвитку України, член-кореспондент Інженерної академії України, засновник та почесний президент Індустріальної групи «УПЕК».

(Закінчення.
Початок на стор. 1)

Лише завдяки втручання державних службовців найвищого рангу договір було перекладено, і здавалося, що проблему розв'язано. Але відкритим залишилося питання: чому за наявності національного виробника дизпалива Кременчуцького НПЗ «Укртатнафта» в торгах взяли участь тільки посередницькі фірми?

Суть проблеми лежить у двох площинах: з одного боку, тендерні комітети не користуються правом, що дозволяє здійснювати експертизу постачальників, з іншого — недобросовісні постачальники зловживають прогалинами законодавства і шантажують блокуванням тендерів.

З появою перших збоїв у системі публічних закупівель необхідно було не стільки усувати наслідки зловживань, що безумовно важливо, скільки унеможливити їх у майбутньому. Для цього необхідно скорегувати профільний закон і перевести кваліфікаційні критерії до постачальника з розряду рекомендаційних до обов'язкових, що дало б змогу уникнути багатьох проблем.

УК Кого безпосередньо стосуються зміни?

— Насамперед замовників. Оскільки закон спрямований на мінімізацію витрат публічних фінансів, органи влади, державні й комунальні підприємства, маючи за мету орієнтуватися виключно на низьку ціну товару, часто ігнорують наслідки своїх рішень для національної економіки.

Для наочності приклад КП «Київпастранс», тендер якого на постачання 40 трамвайних вагонів виграв польський завод PESA. Програв львівський Електронтранс із ціною, вищою лише на тисячу гривень. Умову замовника — всі вагони мають бути готові до кінця 2017 року — українському виробникові виконати було надзвичайно складно. А оскільки тендер передбачав постачання на умовах DAP, яка звільняє іноземного учасника від сплати 5% імпортного мита, то Київпастранс (читай — бюджет) зазнав цих додаткових витрат. Тож замовник, зекономивши тисячу гривень, додатково витратив приблизно 75,6 мільйона.

Ігнорування тендерними комітетами додаткових витрат, пов'язаних з поставками товару, створює перешкоди для правильного визначення ціни і встановлює неадекватні умови для пропозицій резидентів і нерезидентів, а в кінцевому підсумку веде до додаткових витрат бюджету. Невже стан трамвайного парку Києва настільки ка-

тастрофічний, що замовникові конче потрібно переплачувати?

Ще один приклад. Попереднє керівництво Укрзалізниці у березні 2017 року оголосило тендер на постачання у грудні 2017-го дизель-поїзда. В умовах було вказано, що силових установок має бути дві, а розташування місць у вагонах — за схемою 2+2. Тендерному комітету УЗ було добре відомо, що дизель-поїзд української розробки має три силові установки і перевага віддається схемі 3+2, що дає змогу збільшити пасажиропотік на 15—20%. У підсумку АМКУ визнав, що УЗ провела тендер під польську PESA.

Ігнорування тендерними комітетами наявних в Україні товарів, не лише не гірших, а й кращих за технічними параметра-

їх у шкільні і продає як автобус українського виробництва АС-Р 4234 «Мрія».

Після чергового публічного скандалу президентським указом 15 травня 2017 року 133/2017 «Про накладення санкцій проти країни-агресора» закупівлю автобуса АС-Р 4234 «Мрія» на території України заборонено. Але як показує практика, на цьому проблему не розв'язано. Протягом 2017 року СБУ неодноразово перешкоджала їх придбання. Заборонені автобуси було косметично модифіковано для відображення іншої марки у тендерній документації. Для того, щоб обирати справді українські товари, необхідно законодавчо зобов'язати замовника брати до уваги ступінь локалізації виробництва предмета закупівлі.

Ігнорування тендерними комітетами додаткових витрат, пов'язаних з поставками товару, створює перешкоди для правильного визначення ціни і встановлює неадекватні умови для пропозицій резидентів і нерезидентів, а в кінцевому підсумку веде до додаткових витрат бюджету.

ми, спотворює конкуренцію. Невже вказані параметри дизель-поїзда були вирішальними для забезпечення потреб УЗ, щоб тендерний комітет не залишив шансів для участі вітчизняних підприємств, які забезпечують роботою українців і платять податки в Україні?

Цілком очевидно, що виконання тендерних умов і щодо трамвая, і дизель-поїзда потребувало триваліших термінів, ніж було вказано. І або іноземний постачальник і замовник заздалегідь домовилися про умови угоди, або іноземний постачальник вже мав партію товару з потрібними параметрами. Така ситуація виявляє ще одну прогалину: ігнорування у термінах поставки тривалості виробництва предмета закупівлі створює додаткові корупційні ризики.

УК А як обирати, якщо на торги виходять виключно українські товари?

— Тут важливо розуміти поняття «країна походження» товару, спираючись на рівень локалізації виробництва. У межах програми «Шкільний автобус», за інформацією Міносвіти, на початок 2016 навчального року заклади 14 областей України придбали 164 шкільні автобуси «Мрія». Як виявилось, в Україні з готовністю 95% автобуси імпортує з російського підприємства ТОВ «Павловський автобусний завод». Тобто українська фірма купує готові автобуси ПАЗ 4234, переобладнує

До речі, факт постачання псевдоукраїнських автобусів «Мрія» ЗМІ подавали як заощадження державою щонайменше 30 мільйонів гривень через вигідну ціну, а також додаткових надходжень до бюджету від сплати ПДВ, мита та інших податкових зборів завдяки імпорту комплектуючих для виробництва цих автобусів. Це викривлення реальної картини. Некоректно вказувати на зиски від імпорту і при цьому замовчувати масштаби перетоку бюджетних коштів у розвиток промисловості країни-агресора!

Необхідно, щоб у законодавстві норма проведення інспекційного контролю постачальників і виробників перейшла від дозвільної до зобов'язальної.

Є й інший нюанс. Нещодавно Віталій Кличко заявив, що PESA збирається налагодити виробництво трамваїв у Києві, оскільки Київпастрансу для повного оновлення парку необхідно придбати 165 нових трамваїв. Виникає запитання: що економічно вигідніше для країни — нарощувати потенціал вже працюючого львівського Електронтранс чи налагоджувати ще одне повномасштабне виробництво? З огляду на те, що ринок України не настільки місткий, можна припустити, що у ситуації з київським проектом PESA йдеться про просте складання з мінімальною локалізацією.

На протипагу цьому на нещодавній зустрічі Прем'єр-міністра України Володимира Гройсмана з представниками УЗ і світового гіганта General Electric в контексті майбутньої співпраці в межах створення локомотивного парку глава уряду вказав на необхідність досягнення локалізації виробництва на рівні 40%.

Але для реалізації цієї ініціативи необхідно вносити відповідні зміни в закон. Критерієм оцінки для предмета закупівлі, яка має складний або спеціалізований характер, має бути не ціна, а вартість життєвого циклу і ступінь локалізації виробництва. Це має бути зроблено в межах гармонізації законодавства України та ЄС у частині державних закупівель. Такі правила гри зрозумілі й прийнятні для наших іноземних партнерів.

УК Доки фірми-посередники диктуватимуть умови замовникові і, користуючись вадами законодавства, блокуватимуть торги?

— Зокрема, у вересні вкотре було заблоковано частину тендерів УЗ на закупівлю 2500 вантажних піввагонів. Уже не залишається сумнівів, що в цьому році буде зірвано плани з оновлення рухомого складу УЗ. У підсумку ключові підприємства залізничного машинобудування — ПАТ «Крюківський ВСЗ», ПАТ «Дніпровагонмаш», ТДВ «Попаснянський ВР», а з ними і виробники компонентної бази, металурги, підприємства з виготовлення електричного, транспортного устаткування

щодо виробничих потужностей і наявності фахівців. Але деякі уникають таких дій. Саме тому необхідно, щоб у законодавстві норма проведення інспекційного контролю постачальників і виробників перейшла від дозвільної до зобов'язальної. Так можна розв'язати основну проблему — участь недобросовісних конкурентів, які не мають ані потужностей, ані персоналу для виконання роботи, ані офіційного підтвердження від виробника, що фірмі-посереднику делеговано право брати участь у тендері з його товаром, що відповідає умовам конкретного тендера.

УК Що саме слід прописати в законі?

— Насамперед що замовник зобов'язаний встановити для предмета закупівлі, яка має складний або спеціалізований характер, обов'язкові кваліфікаційні критерії: по-перше, наявність документально підтвердження, що учасник процедури є виробником продукції або офіційним дилером предмета закупівлі; по-друге, наявність обладнання та матеріально-технічної бази, необхідних для виготовлення предмета закупівлі. Документальним підтвердженням цього має стати висновок аудиту, проведеного замовником. Замовник зобов'язаний перевірити достовірність наданої інформації, а учасник — надати замовникові можливість здійснити таку перевірку. Інакше замовник повинен відхилити тендерну пропозицію. Чинність закону має поширюватися й на афілійовані структури замовника. Для мінімізації випадків блокування торгів слід запровадити плату за подання скарги, але її розмір має варіюватися залежно від очікуваної вартості закупівлі. Визначення порогових значень — це окреме завдання для МЕРТ.

Витрати публічних фінансів мають бути максимально спрямовані на зростання національної економіки і забезпечувати реальну економію. Зрозуміло, що неможливо усунути всі лазівки в законодавстві та на всі випадки зловживань встановити бар'єри. Однак поряд з юридичними залишатимуться моральні аспекти в ухваленні рішень тендерних комітетів.

Оксана МАЛОЛІТКОВА,
«Урядовий кур'єр»

РИНОК ПРАЦІ

Плюси і мінуси дистанційної роботи

Любомира КОВАЛЬ,
«Урядовий кур'єр»

Як відомо, із жовтня 2017 року в Україні запровадила пенсійна реформа. Літні люди переважно радіють осучасненню виплат. А ось ті, кому до виходу на заслужений відпочинок відтепер офіційного страхового стажу знадобиться значно більше, ніж раніше, не такі вже й оптимістичні.

Посадовці переконують, що мати 25 і навіть 35 років стажу зовсім не складно. Слід лише працювати легально і стежити, щоб роботодавець сплачував за них внески до Пенсійного фонду. Звичайні ж люди кажуть, що проблеми з пошуком роботи й досі залишаються гострими.

Про поточний стан справ та новації на вітчизняному ринку праці «УК» розповіла спеціаліст експертно-аналітичного центру Міжнародного кадрового порталу «HeadHunter Україна» Катерина Криворученко.

Тенденції III кварталу

— Останні три місяці ринок праці розвивався в межах загальних тенденцій 2017 року. Рівень конкуренції (співвідношення кількості резюме і вакансій) становив у середньому 3 людини місце. Хоч, звісно, це залежить від професії. У сфері вищого менеджменту конкуренція сягала 13 осіб на місце, серед юристів — 6. Найактивнішими залишаються роботодавці й пошукачі з багатонаселених регіонів: Києва, Харківської, Дніпропетровської та Одеської областей, — зазначила фахівець, додавши, що серед найзатребуваніших були вакансії у категорії «Початок кар'єри, студенти», що пов'язано з виходом на ринок праці молодих спеціалістів, які влітку закінчили навчання у ВНЗ. Конкуренція в середньому становила 5—6 осіб на пропозицію. Найменша ж конкуренція у таких сферах: консультування, автомобільний бізнес, інсталяція і сервіс, страхування і робочий персонал.

За результатами дослідження фахівців «hh.ua» ринку праці у III кварталі 2017 року, 52% респондентів зазначили, що в їхніх компаніях не було перегляду заробітних плат. 21% зауважили, що зарплату підвищили цінним для компанії фахівцем. Лише 9% повідомили, що всім співробітникам. 6% зарплату проіндексували з прив'язкою до курсу долара. Ще 6% — підвищили тільки тим, хто виконав план і показав гарний результат. Проте 6% опитаних зарплату переглянули в бік скорочення.

Динаміка звільнення і набору співробітників відрізнялася залежно від того, в яких галузях працює бізнес. 41% респондентів зазначили, що штат залишився незмінним, а 34% розповіли про істотне скорочення. 25% респондентів гово-

рили про набір співробітників. Рішення про скорочення чи набір персоналу були, мабуть, спричинені внутрішніми потребами компанії. Найчастіше змінювався склад робочого персоналу й фахівців із продажу.

Щоб не витратити на дорогу

Ще одна тенденція останнього часу — українці стали частіше шукати роботу з можливістю працювати, не виходячи з дому. Тобто дистанційно (фриланс, аутсорсинг). Серед переваг для працівників, які чи не першими впадають в очі, — не потрібно витрачати час на поїздки до офісу, а також дотримуватися дрес-коду. Адже у квартирі хоч у шортах ходи, якщо тобі зручно, хоч взагалі у халаті та в бігуді — ніхто не побачить.

— Понад 50% опитаних пошукачів роботи хочуть і готові працювати саме у такому форматі. 75% відповіли, що вже мали такий досвід. Ось варіант: людина має основне місце роботи, а у форматі фрилансу співпрацює з іншими компаніями, комунікуючи через телефон або інтернет. 25% опитаних зазначили, що їм не дуже принципово — їздити до офісу щодня чи ні. Проте 9% зауважили, що такий різновид роботи ускладнює комунікацію з керівництвом та іншими співробітниками. І виникають проблеми щодо чіткої постановки й розуміння завдання, часом вирішення інших питань.

Проте нині на ринок виходить нове покоління працівників (так зване покоління ігрек — народжені після 1981 року, які зростали разом із швидким розвитком електронних комунікацій), які дуже цінують свободу й час, отже позитивно ставляться до можливості працювати віддалено. Це відзначають і психологи, і рекрутери. Тобто дистанційна робота в Україні має перспективи. Принаймні у великих населених пунктах, де доступ до інтернету й інших видів комунікації — не проблема, розповідає Катерина Криворученко.

За її словами, попит на вакансії з можливістю віддаленої роботи в Україні значно перевищує пропозицію. Так, на 7—8 резюме з бажанням працювати у віддаленому режимі роботодавець поки що пропонує тільки одну таку вакансію. Найбільше — у галузях IT і телекомунікацій. Однак і охочих вистачає. У підсумку — конкуренція 4 особи на місце. У сфері маркетингу дистанційну роботу пропонують фахівцям з інтернет-маркетингу й маркетингових комунікацій. Тут конкуренція на вакансію — 3 людини на місце. Віддалену роботу зазвичай фахівці шукають, а роботодавець можуть запропонувати у мас-медіа, рекламі й навіть у бухгалтерській галузі.



Працюючи віддалено, слід вміти ефективно організувати робоче місце вдома і дотримуватися трудової дисципліни

Що треба знати

І для роботодавця, і для працівника є тут плюси й мінуси. Для першого це переважно економія на облаштуванні робочих місць: площа офісу, обладнання, проїзд і харчування працівників, якщо це передбачено як бонуси. Та з іншого боку, спілкуючись із дистанційником, наприклад, через електронні листи, керівник зазвичай витрачає багато часу на підготовку письмових детальних роз'яснень завдання, адже має чітко і зрозуміло викласти свої вимоги. Для працівника, звісно, дуже зручно не мати потреби прокидатися щодня о 6—7 ранку, витрачати гроші й час на дорогу. Але є й зворотний бік медалі: слід виховати в собі залізну дисципліну, щоб вчасно і якісно виконувати завдання.

Катерина Криворученко зауважила, що частіше дистанційну роботу пропонують людям із невеликим чи зовсім без досвіду (студенти, молоді фахівці). Хоч, звісно, у різних сферах по-різному. Річ у тім, що здебільшого досвідчені фахівці активно просуваються кар'єрними сходами і стають керівниками. Отже, їм необхідно перебувати в офісі для якісної організації роботи компанії. Робити це віддалено не завжди зручно й ефективно, тож і пропозицій фрилансу для таких фахівців небагато. А для студента така робота дуже підходить, бо економить йому час на навчання.

Навіть у державних установах

Фахівець розповіла, що дистанційно може працювати і штатний фахівець, і підрядник, який береться виконати для компанії певне одиничне завдання чи реалізувати проект. У такий спосіб можна спів-

ВАЖЛИВО

Обов'язково перевіряй

Перед тим, як уперше спілкуватися із представниками роботодавця, які пропонують віддалену роботу, пошукачеві вакансії варто зробити кілька нескладних кроків:

- ✓ Зауважити, наскільки ви довіряєте ресурсу, на якому знайшли пропозицію. Пошукати відомості й відгуки про фірму чи компанію в інтернеті, а також запитати в колег чи друзів, які, можливо, з нею співпрацювали. Звісно, відгуки в інтернеті можуть бути не завжди правдивими або занадто емоційними, коли в конкретної людини з певних причин не склалися стосунки з роботодавцем. Однак якщо бачите коментар на кшталт «Працював на них підрядником, роботу виконав повністю і вчасно, але мені не заплатили», на це слід звернути увагу, щоб і з вами так не вчинили.
- ✓ У відкритих базах даних Мін'юсту перевірити, чи зареєстровано цю фірму або компанію офіційно, чи сплачує вона податки і відрахування до Пенсійного фонду за своїх працівників тощо. Зробити це нескладно, лише потребуватиме часу.
- ✓ Пошукати відомості про фірму на різних біржах, які пропонують роботу. Якщо поважна

біржа розмістила в себе вакансію від цього роботодавця, вона виступає гарантом того, що це не шахрай. Інколи біржі навіть виступають посередником, який страхує роботодавця від недбалого працівника, перераховуючи гроші за роботу не безпосередньо тому, кому замовили роботу, а саме на біржу. Доки роботу не буде зроблено і замовник не отримає все в повному обсязі, біржа тримає зарплату виконавця на своїх рахунках. Підтвердив замовник, що все отримав і всім задоволений, — гроші з рахунків біржі одразу йдуть до дистанційника — виконавця робіт. Часто таку практику застосовують у роботі українських фахівців-дистанційників на закордонних наймачів. Біржа з підтвердженою репутацією виступає посередником-гарантом для обох сторін.

- ✓ Під час першого ж дистанційного спілкування з потенційним роботодавцем одразу з'ясувати, яку саме роботу за який час вам слід буде виконати, який її обсяг. Якщо друга сторона не ставить чітких завдань і не визначає конкретного часу, можливо, й з оплатою вашої роботи буде те саме.

працювати не лише з приватними компаніями, а й з державними установами (працівники технічної підтримки, багатоканальних кол-центрів тощо). І якщо дистанційник оформлений на роботу офіційно, а роботодавець сплачує за нього податки, час такої роботи обліковується йому як офіційний страховий стаж. Що ж до підрядників, вони можуть ці податки сплачувати за себе самостійно як приватні особи-підприємці.

Та в будь-якому разі слід пильнувати, щоб угоду про віддалену роботу оформлювали законодавчо, а не ґрунтувалася вона лише на особистих усних домовленостях, які ніде і ніяк не зафіксовано. Адже у разі конфлікту захистити свої права буде майже неможливо. Юристи радять тим, хто працює дистанційно, детально узгодити з роботодавцем умови використання обладнання: надає його компанія чи маєте використовувати свою техніку, чийм коштом її ремонтуватимуть у разі потреби,

в які терміни її слід повернути, якщо працівникові її надали лише на час виконання завдання, питання амортизації тощо.

Заробітна плата дистанційника і штатного працівника, за словами Катерини Криворученко, зазвичай майже не відрізняється. Адже залежить вона від знань, навичок і компетенцій, які реалізує фахівець. Хіба що підрядник, який паралельно працює на кілька проектів, звісно, й зароблятиме більше, ніж той, хто щодня ходить до офісу і працює лише на одну компанію. Однак для того, щоб усіх умов трудового договору чітко дотримувалися обидві сторони, на переконання експерта, майбутній дистанційний працівник має хоч би кілька разів особисто відвідати офіс компанії: спочатку для співбесіди з керівництвом, і далі, якщо вас вирішили взяти на роботу, — для оформлення всіх необхідних для офіційного працевлаштування документів.

Підрядники, які можуть перебувати географічно дуже далеко від тих, на кого збираються працювати, для обміну необхідними для оформлення офіційної угоди документами можуть використати пошту. Примірник угоди з підписами й печатками має бути в обох сторін. На оплату віддаленої роботи найкраще домовлятися через електронну картку чи банківську установу, щоб у разі виникнення непорозуміння чи спорів відсутність або наявність проходження платежу можна було простежити.

Якщо потенційний роботодавець спокушатиме вас, що без оформлення офіційної угоди можна буде уникнути сплати податків, тож винагорода буде значно більшою, зважте, що з тих самих причин її може не бути зовсім. Часто до таких вмовлянь вдаються саме шахраї, які від початку планують лише задіяти дистанційника у певній схемі, а потім зникнути, не заплативши. Тож будьте пильними.

МЕДИЦИНА

Малюк одужує і чекає на нову родину

МАЙСТЕРНІСТЬ. Миколаївські лікарі видалили новонародженій дитині пухлину завбільшки з її голову

Олена ІВАШКО,
«Урядовий кур'єр»

У Миколаївській обласній дитячій лікарні проведено унікальну нейрохірургічну операцію дитині, яка народилася з пухлиною завбільшки з її голову. Як розповідає обласний дитячий нейрохірург Сергій Чернишов, таких випадків у країні за останні 20 років зафіксовано лише кілька. Зазвичай ними займається Інститут нейрохірургії імені А. П. Ромоданова в Києві. Для Миколаївщини це перший досвід.

Немовля з'явилося на світ у серпні з допомогою кесаревого розтину. А вже на 20 тижні вагітності лікарі діагностували важку ваду розвитку головного мозку і рекомендували матері перервати її. Вона не погодилася. Тож через кілька годин після народження в пологовому будинку № 3 дитину доправили до обласної дитячої клінічної лікарні. «Про можливий патологічний процес у центральній нервовій системі дитини матері казали ще під час вагітності, — розповідає завідувача неонатальним відділенням обласної дитячої клінічної лікарні Наталя Мартянова. — Але жінка вирішила вагітності не переривати. Після народження стан дитини був важкий. Це зумовлено передовсім вадою розвитку головного мозку — потиличним менингоцеле. Тобто мозкова грижа великого розміру:



Завідувача неонатальним відділенням Наталя Мартянова вела малюка від народження

окожність голови дитини — 31 сантиметр і майже такого самого розміру утворення».

Батьки, побачивши ди-

ли до операції. «Коли провели УЗ-обстеження, виявилось, що в гризовому мішку не лише дуже велика кіста, наповнена рі-

Попереду в малюка значний реабілітаційний період. Але вже нині він добре засвоює їжу: якщо після народження вага становила 2250 грамів, то нині — 3850.

тину, від неї офіційно відмовилися. Тим часом в обласній дитячій клінічній лікарні хлопчика готува-

диною, а й частина головного мозку, — згадує Наталя Іванівна. — Перша операція мала на меті



Обласний дитячий нейрохірург Сергій Чернишов блискуче провів операцію

зменшити її розміри, видалити кісту».

У жовтні провели ще одну операцію, яка передбачала остаточну пластику. «Виявилось, що сама структура головного мозку, спайка поділена на дві частини. І друга частина була у гризовому мішку. Завдяки нейрохірургу, який проводив операцію, вдалося досягти чудових результатів. Навіть візуально окожність голови на вигляд така, як у здорової дитини», — розповідає Наталя Мартянова.

Ще кілька днів після операції дитина перебувала у відділенні інтенсивної терапії. Коли стан стабілізували, немовля перевели до неонатального відділення.

Попереду в малюка значний реабілітаційний період. Але вже нині він добре засвоює їжу: якщо після народження вага становила 2250 грамів, то нині — 3850. Нещодавно складного пацієнта лікарні перевели до обласного будинку дитини. Саме туди потрапляють крихітки, від яких від-

мовилися батьки, аж доки для них не знайдеться родина.

Лікарі зазначають, що у хлопчика абсолютно нормальна робота слухових, зорових аналізаторів, не порушена рухова сфера. Такий його стан — яскраве підтвердження високого рівня професіоналізму нейрохірургічної служби, інтенсivistів, реабілітологів і загалом колективу обласної дитячої клінічної лікарні, в якій проводять операції будь-якої складності.

Як міловці показали приклад усієї Луганщині

Олена ОСОБОВА,
«Урядовий кур'єр»

НА ЧАСІ. У Міловому на Луганщині чотирьом лікарям надали житло. Однокімнатні квартири з усіма зручностями та автономним опаленням зробили з колишніх стоматологічних кабінетів. За словами головного лікаря Міловського районного територіального медичного об'єднання Галини Горбаченко, квартири отримали ті, хто стояв у черзі: анестезіолог, стоматолог, онколог, а також лікар загальної практики сімейної медицини. Житло вважається службовим. Так керівництво місцевої лікарні вирішує кадрове питання, а гроші на це надходили з обласного бюджету. «Я переїхала сюди зі Старобільська, працюю лікарем-онкологом і здійснюю управління медичним об'єднанням, — розповідає Галина Горбаченко, яка теж стала новоселом. — У нас великий дефіцит кадрів, укомплектованість лікарями — всього 72%. Із 25 лікарів вісім пенсіонерів. Тому район потребує молодих фахівців». Обласна влада вважає, що така практика дасть змогу залучити молодих спеціалістів, поліпшити охорону здоров'я. Тому принципова позиція — передавати кошти з обласного бюджету територіям. На Міловський район лише цього року було передбачено понад 25 мільйонів гривень.

Пігулки залишимо в минулому

РЕФОРМА. Жителі деяких сіл на Хмельниччині поліпшують здоров'я завдяки немедикаментозному лікуванню

Володимир ШКРОБТАК,
Сковородківський
сільський голова,
для «Урядового кур'єра»

Кажуть: не дай Бог захворіти у віддаленому від сучасної медичної допомоги селі. Тому й не затримується тут молоді, а літніх батьків діти, що виїхали в місто, забирають до себе. А на що сподіватися тим, хто залишається і має проблеми зі здоров'ям?

Рік тому наша Сковородківська сільська рада однією з перших у країні зробила крок до розв'язання цієї проблеми: створила на базі фельдшерсько-акушерського пункту центр інформаційно-хвильової терапії (ІХТ). Ця прогресивна технологія ґрунтується на взаємодії надслабких електромагнітних хвиль приладу з біополем людини. Ще 21 рік тому комітет з нової медичної техніки МОЗ вніс прилади інформаційно-хвильової терапії до державного реєстру медичних виробів. Вони мають європейський сертифікат. А Всесвітній інститут бо-

лю також вписав цей вид терапії у реєстр.

Наша сільська рада в межах Програми з забезпечення належного функціонування закладу охорони здоров'я на 2016—2020 роки планує знизити загальну кількість захворюваності завдяки цьому методу. Рік тому на придбання двох приладів і методики лікування територіальна громада передбачила 50 тисяч гривень. Обладнання закупили за кошти спонсорів. Нині профілактичну і лікувальну допомогу вже отримала велика кількість людей. А вже на лікування до нас приїжджають люди з інших громад.

Про технологію інформаційно-хвильової терапії я дізнався випадково кілька років тому. Спочатку від родичів з Миколаєва, які цим методом вилікували дитину від серйозної хвороби. Згодом і самому довелося звернутися до ІХТ. Результат вразив.

Тепер у нашому сільському ФАПі завдяки цій технології періодично трапляються маленькі дива. Скажімо, кіль-

ка процедур ІХТ здатні зняти у дитини, що страждає на алергію, почервоніння шкіри, температуру, вилікувати нежить. За останні два місяці всі 73 пацієнти, які звернулися по таку допомогу, відчули значне поліпшення. Зокрема, у 32 це стосувалося опорно-рухового апарату, в 22 — неврологічного захворювання, у 8 — органів дихання, 5 — серцево-судинної системи. Цікаво, що двоє людей відмовилися від хірургічного втручання, пройшовши профілактичні процедури ІХТ.

Розробник ІХТ академік Микола Колбун, з яким я познайомився рік тому, вважає, що перехід охорони здоров'я на таке ресурсне забезпечення дає змогу швидко розв'язати проблеми, що стоять перед медициною, — від сільської амбулаторії, стаціонарних медзакладів, санаторіїв-профілакторіїв, реабілітаційних центрів тощо аж до пересувних центрів швидкого розгортання для постраждалих внаслідок бойових дій, не потребуючи додаткового

фінансування. Тільки один лікувальний центр ІХТ (чотири пристрої в умовах амбулаторії або стаціонару можуть пролікувати 1500—1700 людей на рік зі скороченням термінів перебування у стаціонарі приблизно на третину і зменшенням кількості ліжко-місць на 50-70%).

Досі тиск фармакологічного лобі й особиста незацікавленість чиновників унеможлилювали системне впровадження ІХТ в муніципальних і державних медзакладах. Один зі шляхів впровадження нової медицини — через громадську самоорганізацію, благодійні, релігійні та інші організації. Висока ефективність цієї технології, переваги її використання, доступність, нешкідливість і швидкість отримання лікувального ефекту дають змогу в короткі терміни впровадити її у вітчизняну медицину. Можливо, для жителів українського села така медицина стане рятівною, тому місцевим територіальним громадам не завадило б вивчити наш досвід.

ДИСКУСІЙНА ТРИБУНА

Яким бути Холодному Яру

ДОВКІЛЛЯ. Попри спротив громад, національний природний парк тут таки планують створити

Роман КИРЕЙ,
«Урядовий кур'єр»

Холодний Яр зустрів нас останнім теплом. Ніжилися на осонні заклопотані пташки, а дітлахи, чимось схожі на них, зграйками прямували з екскурсоводами крізь золотавий серпанок.

Важко знайти в Україні місцину, більш сприятливу для відпочинку. До того ж лісовий масив має величезне історичне й природоохоронне значення. Уроцище розташоване на території двох районів Черкащини: Чигиринського і Кам'янського. За кількістю унікальних археологічних, історичних, наукових об'єктів (а їх тут понад 150) Холодний Яр тримає першість у країні. На лісовому масиві й на полях навколо нього розкидані кургани скіфської доби й пізніших епох. Тут археологи знайшли сліди всіх археологічних культур, починаючи з трипільської. У холоднороських лісах збереглися залишки кількох давніх городищ, оточених земляними валами, а також руїни підземних церков і печер. Пам'ятає Холодний Яр і гайдамацьке повстання XVIII століття, і Холоднороську республіку початку XX-го. Свідок усіх цих подій — 1100-річний дуб Залізняка, який височіє біля села Буда.

Аргументи місцевих людей

Бажання зберегти це природно-історичне багатство для нащадків, глибше дослідити його зрозуміле й логічне. Тому ініціативу створення тут національного природного парку (таке збереження довкілля — ще одне із зобов'язань України в межах Угоди про асоціацію з ЄС) спочатку сприйняли позитивно. Місцевих жителів запевняли, що від цього виграють усі, отже добробут не за горами. Проте трохи розібравшись у ситуації, місцеві громади й органи влади почали серйозно заперечувати проти ймовірних змін. Приміром, жителі Грушківки, Мельників, Жаботина, Головкивки, Лубенців на вічах не раз категорично висловилися проти створення національного природного парку. Аргументи?

Прочитуємо лист на адресу міністра аграрної політики та продовольства, датований ще 1 липня 2016-го: «Ще з 2010 року розпочалися активні намагання зацікавлених осіб створити за рахунок земель лісового фонду в адміністративних межах кількох сільських рад національний парк «Холодний Яр» площею 8524 га. Це попри те, що вже існує пам'ятка природи державного значення «Холодний Яр» площею 1039 га, створена саме в історичних місцях, вона має на багато суворіший режим заповідання, ніж національний парк, а вилучення такої площі лісів у держлісгоспу призведе до зупинки єдиного промислового підприємства в нашій місцевості».

Створення нацпарку жителі сіл розглядають і як приховане намагання оминати закон у частині сплати податків і забудувати в обхід мораторію лісові угіддя. Вбачають також у діях ініціаторів бажання відмива-

ти бюджетні кошти під приводом усіляких досліджень. Крім того, як зазначено у листі, не дає підстав для оптимізму громаді стан справ на інших охоронних об'єктах Черкащини — державному заповіднику «Трахтемирів» площею 11 тисяч гектарів, який з 2000 року став приватним, національних парках «Білоозерський» та «Нижньосульський», які можновладці перетворили на приватні маєтки й мисливські угіддя. Хто дасть гарантію, що з Холодним Яром буде не те саме?

Тим часом посадовці не зважають на численні рішення місцевих громад і органів влади. Одне з авторитетних центральних видань із посиленням на міністра екології та природних ресурсів Остапа Семерака повідомляло, що для створення національного природного парку вже проведено всі дозвільні й погоджувальні процедури, залишилося тільки отримати відповідні рішення органів державної влади Черкащини. І зовсім не згадано в тому матеріалі рішення Черкаської облради, Кам'янської райради, сільських рад, якими депутати різних рівнів висловлюють категоричну неприпустимість ство-

ня національного природного парку, як один із керівників району негативно сприймає те, що буде порушено ефективну роботу такого потужного підприємства — роботодавця і платника податків, соціального спонсора. За його словами, Кам'янське лісове господарство — основне бюджетонаповнююче підприємство в районі, виплачує працівникам гідну заробітну плату.

Тим часом створення національного парку в розмірах, запропонованих ініціаторами, неминуче спричинить серйозні проблеми, зокрема призведе до втрати працівниками державного підприємства «Кам'янське лісове господарство» робочих місць. У лісгоспі працює 205 осіб, з яких 55 — державна лісова охорона. Крім того, одразу стане відчутною нестача сировини для шести деревообробних підприємств і підприємств з виготовлення меблів на території району, на яких працює понад 240 осіб. Обіцянки забезпечити людей роботою, а новостворене підприємство «Національний природний парк» — достатнім державним фінансуванням видаються в час економічної кризи занадто менше несерйозними.

Останніми роками ситуація з фінансуванням об'єктів природно-заповідного фонду в державі критична. Тож і виходить, що багато заповідних об'єктів, створених раніше, зокрема й на Черкащині, існують лише на папері.

рення національного природного парку «Холодний Яр» без обов'язкового погодження з місцевими громадами.

Хто на кого тисне

Працівники Кам'янського лісового господарства не тільки не проти створення на території урочища Холодний Яр заповідних зон, а, як мовиться, обома руками «за». Колектив не тільки на словах підтримує збереження унікальних природних та історико-культурних пам'яток, раціонального використання природних ресурсів лісового урочища, де й розміщене господарство, а й багато робить для їхнього примноження. Так, на території урочища створено 12 об'єктів природно-заповідного фонду, найбільші з яких — пам'ятка природно-загальнозначення «Холодний Яр», заповідне урочище «Отаманський парк», значна кількість гідрологічних пам'яток. Загальною площею лісів природоохоронного, наукового-культурного призначення Креселецького лісництва становить 1512 гектарів (22% площі лісництва). З ініціативи ДП «Кам'янське лісове господарство» указом Президента України від 27 липня минулого року пам'ятку природи загальнодержавного значення «Холодний Яр» розширено з 553 до 1039 гектарів. Об'єкти природно-заповідного фонду на території лісництва утримують виключно за рахунок коштів лісгоспу.

Як стверджує голова райдержадміністрації Богдан Солошенко, попри те, що він як державний посадовець за створен-

Важко заперечити й такому аргументові, як достатнє фінансування витрат, пов'язаних з майбутнім утриманням національного парку. Ті ж незначні кошти, які нібито пропонують для забезпечення всіх заходів для створення й функціонування об'єкта за рахунок державного бюджету, — просто крапля в морі потрібних витрат. Останніми роками ситуація з фінансуванням об'єктів природно-заповідного фонду в державі критична, а в держбюджеті немає коштів для достатнього фінансування таких структур. Тож і виходить, що багато заповідних об'єктів, створених раніше, зокрема й на Черкащині, існують лише на папері.

Усі ліси на території урочища штучні, це заслуга попередніх поколінь лісівників. Тож вони біологічно нестійкі й потребують кваліфікованого догляду. Головний лісничий Кам'янського лісгоспу Василь Борота надав нам такі розрахунки: на території, що планують під вилучення для національного парку, розташовано майже 320 гектарів не зімкнутих лісових культур, переважно дуба звичайного та молодняку віком до 20 років. Щорічно для проведення лише першочергових лісгосподарських заходів на цих площах (догляд, освітлення, прочищення) потрібно понад 600 тисяч гривень. Тільки на забезпечення охорони і захисту лісів Грушківського й Креселецького лісництва лісгосп щорічно витрачає мільйони гривень. За умови створення парку такі витрати треба буде компенсувати за рахунок державного бюджету.



На встановленому в Холодному Яру пам'ятному знаку напис: «Слава Україні! Україні слава!» Саме так звучало це гасло на початку XX століття. Пізніше відповідь трансформувалася в «Героям слава!»

Не варто забувати й про те, що стане неможливим задоволення законного права громадян на полювання та користування мисливськими угіддями, які рішенням обласної ради надано у користування мисливським організаціям Кам'янського й Чигиринського районів системи Українського товариства мисливців і рибалок.

Ініціаторам створення національного парку неодноразово пропонували зменшити площу для його створення в розумних межах. Однак таких пропозицій вони не сприймають. Натомість за підтримки окремих київських посадовців тиснуть на місцеві громади й районні органи влади, щоб такі добитися свого. Крім того, окремі науковці поширюють неправдиву інформацію, стверджуючи, що європейська практика не передбачає створення національних природних парків на невеликих площах. Хоч, приміром, у Швеції, Австрії, Польщі функціонують нацпарки площею 2—3 тисячі гектарів, половина нацпарків Греції й Нідерландів не перевищує площі 4—5 тисяч гектарів. Та й в Україні такі є.

Чи потрібно долати опір?

Ось одне з останніх звернень депутатів Кам'янської райради до Президента України та інших посадовців, яке надав їй голова Сергій Сундуков. У ньому йдеться про стурбованість поновленням створення у ЗМІ та соціальних мережах створення національного природного парку «Холодний Яр». Перший заступник Голови Верховної Ради Ірина Геращенко, яка всіляко підтримує цю ідею, навіть заклала подолати «спротив місце-

вої влади — князьків, що вирубують ті заповідні ліси, і лісівників, які чомусь не хочуть працювати в заповіднику, а бути вільними лісівниками». Але районні депутати категорично не підтримують ідеї створення парку, як і громади навколишніх сіл, бо не розуміють, навіщо створювати нову структуру, на яку в державі немає коштів.

— Я виріс разом із цим лісом, — каже депутат Мельниківської сільської ради Віктор Токошенко. — Ще першокласником у 1947 році ходив з однолітками збирати сухі гілки та ягоди, щоб вижити в ті голодні й холодні роки. А тепер хтось хоче встановити у нашому лісі власні порядки, використовувати його у своїх інтересах. Цього не можна допустити.

— У селі було вже кілька сходок, односельці одностайно протестують проти створення національного парку, — додає депутат Чигиринської районної ради Сергій Татарин. — На думку селян, достатньо тих заповідників, що вже є. А створення нових у такий важкий період не на часі.

— Для розвитку заповідної справи в нас багато роблять, зокрема й місцеве лісове господарство, — зауважив Грушківський сільський голова Іван Темний. — Хто заважає розвивати тут туризм, дослідницьку роботу? Невже для цього треба створювати національний парк? А будувати готелі чи інші об'єкти туристської інфраструктури можна й у нашому селі — для цього є чимало вільних площ. Селяни вважають, що створення заповідного парку — це тільки прикриття, щоб змінити статус державних лісових угідь, забудувати їх і використовувати із приватною метою.

Подібні думки не раз доводилося чути у різних селах.

Насамкінець. Як повідомили в Черкаській облдержадміністрації, вже розроблено картографічні матеріали проектного національного природного парку «Холодний Яр». Вони містять території, пропонувані для введення до його складу. Проміжний проект спрямували на розгляд фахівців Міністерства екології та природних ресурсів. За попередньою моделлю, парк охоплює територію понад 5,4 тисячі га. Це й землі за межами населених пунктів, не надані у власність і користування, у межах Чигиринського і Кам'янського районів. Отримано й відповідні погодження.

ОРІЄНТИР

ДОКУМЕНТИКОМЕНТАРІКОНСУЛЬТАЦІЇРЕКЛАМА



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА
від 27 вересня 2017 р. № 813
Київ

Про внесення змін у додаток 2 до постанови Кабінету Міністрів України від 29 березня 2017 р. № 303

Кабінет Міністрів України **ПОСТАНОВЛЯЄ**:

1. Внести зміни у додаток 2 до постанови Кабінету Міністрів України від 29 березня 2017 р. № 303 «Деякі питання використання у 2017 році коштів, залучених у попередні роки під державні гарантії Державним агентством автомобільних доріг» (Офіційний вісник України, 2017 р., № 40, ст. 1251), виклавши його в редакції, що додається.

2. Державному агентству автомобільних доріг забезпечити погодження змін, передбачених пунктом 1 цієї постанови, з Комітетом Верховної Ради України з питань бюджету.

Прем'єр-міністр України В. ГРОЙСМАН

Додаток 2
до постанови Кабінету Міністрів України
від 29 березня 2017 р. № 303
(в редакції постанови Кабінету Міністрів України
від 27 вересня 2017 р. № 813)

ПЕРЕЛІК

об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування державного і місцевого значення та обсяги їх фінансування у 2017 році за рахунок коштів, залучених у попередні роки під державні гарантії Державним агентством автомобільних доріг

Найменування об'єкта та його місцезнаходження	Обсяг фінансування, тис. гривень	У тому числі за рахунок коштів		Введення в експлуатацію	
		залучених у 2012 році, тис. гривень	залучених у 2013 році, тис. гривень	дороги, кілометрів	мосту, пог. метрів
Вінницька область					
Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
М-12 Стрий — Тернопіль — Кіровоград — Знам'янка (через м. Вінницю) (вибірково)	110 400	39 966,67229	70 433,32771	8	
М-21 Житомир — Могилів-Подільський (через м. Вінницю) (вибірково)	23 600	23 600		1,2	
Т-02-04 Південний обхід м. Вінниці на ділянці км 16 + 000 — км 19 + 300	45 700	29 700	16 000	3,3	
Т-02-05 М-12/ — Куна — Кунка — /Р-33/ на ділянці км 0 + 000 — км 8 + 395	35 300	35 300		8,4	
Разом	215 000	128 566,67229	86 433,32771	20,9	
Разом за підрозділом «Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	215 000	128 566,67229	86 433,32771	20,9	
Разом за розділом «Вінницька область»	215 000	128 566,67229	86 433,32771	20,9	
Волинська область					
Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Устилуг — Луцьк — Рівне на ділянці км 98 + 950 — км 104 + 800 (ліва смуга)	47 385	47 385		5,9	
Разом	47 385	47 385		5,9	
Разом за підрозділом «Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	47 385	47 385		5,9	
Разом за розділом «Волинська область»	47 385	47 385		5,9	
Дніпропетровська область					
Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Шляхопровід на автомобільній дорозі М-18 Харків — Сімферополь — Алушта — Ялта, км 228 + 703 з підходами	28 890	28 890			
Разом	28 890	28 890			
Разом за підрозділом «Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг»	28 890	28 890			
Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Н-08 Бориспіль — Дніпропетровськ — Запоріжжя (через м. Кременчук) на ділянці км 414 + 377 — км 450 + 455	41 974,976	41 974,976		1,2	
Разом	41 974,976	41 974,976		1,2	
Разом за підрозділом «Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	41 974,976	41 974,976		1,2	
Разом за розділом «Дніпропетровська область»	70 864,976	70 864,976		1,2	
Донецька область					
Об'єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг					
Автомобільні дороги місцевого значення					
Будівництво автомобільної дороги Маріуполь — Урзуф на ділянці км 8 + 300 — км 12 + 300	4 284,554	4 284,554			
Разом	4 284,554	4 284,554			
Разом за підрозділом «Об'єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг»	4 284,554	4 284,554			
Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Проектно-вишукувальні роботи майбутніх років	22 360,3	22 360,3			
Разом	22 360,3	22 360,3			
Автомобільні дороги місцевого значення					
Міст на км 0 + 532 автомобільної дороги С050319 від Т-05-13/Благодатне — Соледар — Володимирівка з під'їздом до Новопетрівки	4 510,446	4 510,446		45	
Разом	4 510,446	4 510,446		45	
Разом за підрозділом «Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг»	26 870,746	26 870,746		45	
Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Т-08-03 Запоріжжя — Маріуполь на ділянці км 177 + 600 — км 183 + 600	24 400	24 400		6	
Т-08-03 Запоріжжя — Маріуполь на ділянці км 215 + 000 — км 219 + 104	16 700	16 700		4,1	
Разом	41 100	41 100		10,1	
Разом за підрозділом «Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	41 100	41 100		10,1	
Разом за розділом «Донецька область»	72 255,3	72 255,3		10,1	45
Житомирська область					
Об'єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг					
Автомобільні дороги місцевого значення					
Будівництво мосту через р. Ірша в с. Рижани на км 37 + 780 автомобільної дороги від автомобільної дороги М-06 — Червоноармійськ — Нова Борова — Йосипівка	4 170	4 170		66,8	
Разом	4 170	4 170		66,8	

Разом за підрозділом «Об'єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг»	4 170	4 170		66,8	
Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Т-06-14 Глибочиця — Станишівка через Калинівку, Клітчин на ділянці км 0 + 000 — км 2 + 184	29 434	29 434		2,184	
(Р-49) Васьковичі — Шепетівка на ділянці км 77 + 500 — км 81 + 400	11 114,5	11 114,5			
(Р-49) Васьковичі — Шепетівка на ділянці км 81 + 400 — км 85 + 200	12 943,5	12 943,5			
Разом	53 492	53 492		2,184	
Разом за підрозділом «Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг»	53 492	53 492		2,184	
Разом за розділом «Житомирська область»	57 662	57 662		2,184	66,8
Закарпатська область					
Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Міст на км 3 + 436 автомобільної дороги Синевир — Синевирська Поляна	5 000	5 000		36	
Разом	5 000	5 000		36	
Разом за підрозділом «Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг»	5 000	5 000		36	
Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Н-09 Мукачеве — Рахів — Богородчани — Івано-Франківськ — Рогатин — Бібрка — Львів на ділянці км 154 + 000 — км 209 + 020	37 800	37 800		4,3	
Разом	37 800	37 800		4,3	
Разом за підрозділом «Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	37 800	37 800		4,3	
Разом за розділом «Закарпатська область»	42 800	42 800		4,3	36
Івано-Франківська область					
Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Р-62 Криворівня — Чернівці на ділянці км 0 + 000 — км 13 + 800	51 000	51 000			
Разом	51 000	51 000			
Разом за підрозділом «Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг»	51 000	51 000			
Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Н-10 Стрий — Мамалига на ділянці км 103 + 900 — км 206 + 402	63 000	63 000		11,7	
Н-18 Івано-Франківськ — Тернопіль на ділянці км 0 + 000 — км 33 + 266	1 000	1 000			
Міст на км 218 + 872 автомобільної дороги Н-09 Мукачеве — Львів	4 983	4 983		26	
Н-09 Мукачеве — Львів на ділянці км 218 + 400 — км 317 + 698	35 000		35 000	4	
Р-62 Криворівня — Чернівці на ділянці км 33 + 800 — км 41 + 812	1 000	1 000			
Міст на км 43 + 930 автомобільної дороги Р-24 Татарів — Кам'янець-Подільський	4 500	4 500		36	
Т-09-05 Делятин — Раківчик на ділянці км 0 + 000 — км 28 + 029	19 600	19 600		1,5	
Т-09-06 Івано-Франківськ — Надвірна на ділянці км 0 + 000 — км 26 + 745	1 000	1 000			
Т-09-09 Снятин — Косів — Старі Кути на ділянці км 41 + 340 — км 50 + 510	19 600	19 600		1,5	
Т-09-10 Бурштин — Калуш на ділянці км 0 + 000 — км 18 + 000	1 000	1 000			
Т-14-17 Куровичі — Рогатин на ділянці км 29 + 605 — км 44 + 824	1 000	1 000			
Р-24 Татарів — Кам'янець-Подільський на ділянці км 0 + 000 — км 177 + 894 (окремими ділянками)	3 485	3 485			
Разом	155 168	120 168	35 000	18,7	62
Автомобільні дороги місцевого значення					
Міст на км 8 + 475 автомобільної дороги О090403 Лука — Коломия	1 443,7	1 443,7		231,5	
С091605 (Мукачеве — Львів) — Полянця на ділянці км 0 + 000 — км 7 + 700	1 000	1 000			
Разом	2 443,7	2 443,7		231,5	
Разом за підрозділом «Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	157 611,7	122 611,7	35 000	18,7	293,5
Разом за розділом «Івано-Франківська область»	208 611,7	173 611,7	35 000	18,7	293,5
Київська область					
Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги місцевого значення					
О101304 Київське півкільце — Крюківщина — Боярка на ділянці км 0 + 300 — км 4 + 450	9 408,4	9 408,4		2,65	
Міст через р. Мирча на км 1 + 800 автомобільної дороги О101305 Буча — /Гостомель — Берестянка — Мирча —/М-07/, через Баланівку	4 083	4 083		17	
О101316 Крюківщина — Лісники на ділянці км 5 + 320 — км 5 + 985	521,128	521,128		0,68	
С101305 Новосілки — Чабани на ділянці км 0 + 915 — км 3 + 900	8 577,472	8 577,472		3	
Разом	22 590	22 590		6,33	17
Разом за підрозділом «Об'єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	22 590	22 590		6,33	17
Разом за розділом «Київська область»	22 590	22 590		6,33	17
Кіровоградська область					
Об'єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг					
Автомобільні дороги державного значення					
Реконструкція автомобільної дороги Новомиргород — Велика Виска на ділянці км 16 + 700 — км 20 + 700	37 000	37 000			
Разом	37 000	37 000			
Автомобільні дороги місцевого значення					
Будівництво автомобільної дороги в обхід м. Знам'янки на ділянці км 0 + 000 — км 3 + 000	38 200	38 200		2,958	
Будівництво автомобільної дороги в обхід м. Знам'янки на ділянці км 3 + 000 — км 6 + 400	37 500	37 500		3,4	
Разом	75 700	75 700		6,358	
Разом за підрозділом «Об'єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг»	112 700	112 700		6,358	
Разом за розділом «Кіровоградська область»	112 700	112 700		6,358	
Луганська область					
Об'єкти капітального ремонту автомобільних доріг					
Автомобільні дороги місцевого значення					
Міст через р. Лугань на км 37 + 062 автомобільної дороги О131201 (пункт пропуску «Танюшівка» — Старобільськ — Артемівськ) — Комишуваха — Попасна — Мирон ГРЕС	9 150	9 150		49,05	
Разом	9 150	9 150		49,05	

ОРІЄНТИР № 40

Разом за підрозділом «Об’єкти капітального ремонту автомобільних доріг»		9 150	9 150	49,05	Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг	
Разом за розділом «Луганська область»		9 150	9 150	49,05	Автомобільні дороги державного значення	
Львівська область		Об’єкти капітального ремонту автомобільних доріг			Городище — Рівне — Старокостянтинів на ділянці км 166 + 400 — км 175 + 950	
Автомобільні дороги місцевого значення		Автомобільні дороги місцевого значення			Зарічне — Борове — Стара Рафалівка — Полиці на ділянці км 42 + 300 — км 45 + 300	
C141115 Вільховець — Гута на ділянці км 3 + 100 — км 4 + 100		4 500	4 500	0,8	Рівне — Тучин — Гоща —/Р-05/ на ділянці км 45 + 600 — км 54 + 600	
C141212 Давидів — Товців —Бібрка на ділянках км 10 + 000 — км 11 + 900, км 14 + 000 — км 16 + 000		20 000	20 000	3,3	Разом	
C141213 Щирець — Вербіж на ділянці км 1 + 400 — км 7 + 400		24 000	24 000	4	Автомобільні дороги місцевого значення	
C141215 Наварія — Милятичі на ділянці км 7 + 000 — км 8 + 350		6 000	6 000	1	Городок — Рудка на ділянці км 15 + 200 — км 17 + 200	
Разом		54 500	54 500	9,1	Дубно — Тараканів — Великі Загорці на ділянці км 0 + 000 — км 2 + 350	
Разом за підрозділом «Об’єкти капітального ремонту автомобільних доріг»		54 500	54 500	9,1	Разом	
Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг		Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг			Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	
Автомобільні дороги державного значення		Автомобільні дороги державного значення			Разом за розділом «Рівненська область»	
H-13 Львів — Самбір — Ужгород на ділянці км 10 + 200 — км 72 + 757		35 000	35 000	5	Сумська область	
H-02 Львів — Тернопіль на ділянці км 11 + 257 — км 84 + 073		130 000	130 000	18	Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг	
T-14-25 Миколаїв — Городок — Жовква — Кам’янка-Бузька — Бібрка на ділянці км 63 + 398 — км 83 + 500		20 000	20 000	4,5	Автомобільні дороги державного значення	
Міст на км 4 + 869 автомобільної дороги Т-14-18 Нижанковичі — Самбір — Дрогобич — Стрий		5 000	5 000	62	H-12 Суми — Полтава (окремими ділянками)	
Разом		190 000	190 000	27,5	Р-46 Харків — Охтирка (окремими ділянками)	
Автомобільні дороги місцевого значення		Автомобільні дороги місцевого значення			Т-19-07 Шостка — Кролевець (окремими ділянками)	
C141433 Шептичі — Михайлевичі на ділянці км 0 + 000 — км 3 + 200		3 100	3 100	0,8	Разом	
C141001 Биків — Крисовичі на ділянці км 0 + 000 — км 15 + 200		3 000	3 000	0,8	Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	
C140337 Попелі — Градівка на ділянці км 0 + 000 — км 10 + 500		6 000	6 000	1,5	Разом за розділом «Сумська область»	
C141003 Мостиська — Дидятичі на ділянці км 0 + 000 — км 14 + 800		7 000	7 000	1,8	Тернопільська область	
C140321 Мильчиці — Вишня на ділянці км 0 + 000 — км 8 + 000		4 000	4 000	1	Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг	
C140331 Великий Любінь — Комарно на ділянці км 0 + 000 — км 13 + 600		6 250	6 250	1,6	Автомобільні дороги державного значення	
C141013 Крисовичі — Княгининічі на ділянці км 0 + 000 — км 22 + 000		7 500	7 500	1,9	М-19 Доманове (на м. Брест) — Ковель — Чернівці — Тереблече (на м. Бухарест) на ділянці км 239 + 322 — км 242 + 100	
C141401 Рогізно — Бірчиці на ділянці км 0 + 000 — км 17 + 800		9 150	9 150	2,3	М-19 Доманове (на м. Брест) — Ковель — Чернівці — Тереблече (на м. Бухарест) на ділянці км 262+ 300 — км 265 + 300	
C141407 Містковичі — Бабино на ділянці км 0 + 000 — км 10 + 700		4 000	4 000	1	М-19 Доманове (на м. Брест) — Ковель — Чернівці — Тереблече (на м. Бухарест) на ділянці км 294 + 500 —км 298 + 000	
Разом		50 000	50 000	12,7	М-19 Доманове (на м. Брест) — Ковель — Чернівці — Тереблече (на м. Бухарест) на ділянці км 270 + 800 — км 274 + 300	
Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»		240 000	240 000	40,2	Н-18 Івано-Франківськ — Бучач — Тернопіль на ділянці км 49 + 050 — км 50 + 400	
Разом за розділом «Львівська область»		294 500	294 500	49,3	Н-18 Івано-Франківськ — Бучач — Тернопіль на ділянці км 46 + 400 — км 48 + 000	
Миколаївська область		Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг			Т-20-17 Гримайлів — Яблунів на ділянці км 17 + 150 — км 18 + 350	
Автомобільні дороги державного значення		Автомобільні дороги державного значення			Разом	
H-11 Дніпропетровськ — Миколаїв (через м. Кривий Пір) (вибірково)		101 900	101 900	10	Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	
Разом		101 900	101 900	10	Разом за розділом «Харківська область»	
Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»		101 900	101 900	10	Харківська область	
Разом за розділом «Миколаївська область»		101 900	101 900	10	Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг	
Одеська область		Об’єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг			Автомобільні дороги державного значення	
Автомобільні дороги державного значення		Автомобільні дороги державного значення			Р-46 Харків — Охтирка на ділянці км 8 + 623 — км 89 + 304	
Будівництво автомобільної дороги в обхід м. Рені на ділянці км 0 + 000 — км 5 + 600		20 000	20 000		Чугув — Мілове на ділянці км 2 + 635 — км 110 + 735	
Разом		20 000	20 000		Т-21-04 Харків — Вовчанськ контрольно-пропускний пункт «Чугунівка» на ділянці км 10 + 885 — км 71 + 813	
Об’єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг		Об’єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг			М-03 Київ — Харків — Довжанський на ділянці км 516 + 200 — км 646 + 200 у Харківській області, міст через р. Сіверський Донець на км 625 + 339	
Автомобільні дороги державного значення		Автомобільні дороги державного значення			Т-17-02 /Н-12/— Краснокутськ — Богодухів на ділянці км 7 + 300 — км 53 + 250	
Об’єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг		Об’єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг			Разом	
Автомобільні дороги державного значення		Автомобільні дороги державного значення			С211304 Фартушне — Цапівка — Гуринівка на ділянці км 0 + 000 — км 15 + 200	
Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг		Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг			Разом	
Автомобільні дороги державного значення		Автомобільні дороги державного значення			Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	
M-15 Одеса — Рені (на м. Бухарест) на ділянці км 129 + 000 — км 134 + 500		35 438,676	35 438,676	5,5	Разом за розділом «Харківська область»	
M-15 Одеса — Рені (на м. Бухарест) на ділянці км 175 + 000 — км 179 + 000		7 000	7 000		Херсонська область	
M-15 Одеса — Рені (на м. Бухарест) на ділянці км 190 + 000 — км 193 + 000		27 000	27 000	3	Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг	
M-15 Одеса — Рені (на м. Бухарест) на ділянці км 215 + 000 — км 220 + 000		40 884,493	40 884,493	5	Автомобільні дороги державного значення	
M-15 Одеса — Рені (на м. Бухарест) на ділянці км 220 + 000 — км 224 + 500		40 500	40 500	4,5	Т-04-03 Мар’янське — Берислав —/Р-47/ на ділянці км 30 + 000 — км 36 + 000	
M-15 Одеса — Рені (на м. Бухарест) на ділянці км 241 + 000 — км 247 + 000		10 200	10 200	1,1	Т-04-03 Мар’янське — Берислав —/Р-47/ на ділянці км 43 + 600 — км 46 + 600	
T-16-28 /М-15/ — Спаське — Вилкове на ділянці км 32 + 000 — км 44 + 670		21 900	21 900	3,5	Т-04-03 Мар’янське — Берислав —/Р-47/ на ділянці км 48 + 800 — км 50 + 000	
Разом		182 923,169	182 923,169	22,6	Т-04-03 Мар’янське — Берислав —/Р-47/ на ділянці км 53 + 900 — км 55 + 400	
Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»		182 923,169	182 923,169	22,6	Разом	
Разом за розділом «Одеська область»		202 923,169	202 923,169	22,6	Автомобільні дороги місцевого значення	
Полтавська область		Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг			Q220225 межа Миколаївської області — Станіслав — Білозерка на ділянці км 33 + 600 — км 39 + 600	
Автомобільні дороги державного значення		Автомобільні дороги державного значення			Разом	
M-22 Полтава — Олександрія, км 48 + 000 — км 92 + 345 (окремими ділянками)		126 900	126 900	14,1	Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	
M-22 Полтава — Олександрія, км 6 + 000 — км 48 + 000 (окремими ділянками)		39 200	39 200		Разом за розділом «Херсонська область»	
Разом		166 100	166 100	14,1	Хмельницька область	
Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»		166 100	166 100	14,1	Об’єкти капітального ремонту автомобільних доріг	
Разом за розділом «Полтавська область»		166 100	166 100	14,1	Автомобільні дороги державного значення	
Рівненська область		Об’єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг			Міст через р. Мукша на км 275 + 208 автомобільної дороги Житомир — Чернівці	
Автомобільні дороги державного значення		Автомобільні дороги державного значення			Разом	
Проектно-вишукувальні роботи майбутніх років		1 000	1 000		Разом за підрозділом «Об’єкти капітального ремонту автомобільних доріг»	
Разом		1 000	1 000		Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг	
Разом за підрозділом «Об’єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг»		1 000	1 000		Автомобільні дороги державного значення	
Об’єкти капітального ремонту автомобільних доріг		Об’єкти капітального ремонту автомобільних доріг			Житомир — Чернівці (окремими ділянками)	
Автомобільні дороги державного значення		Автомобільні дороги державного значення			Р-48 Кам’янець-Подільський — Сатанів — Ві-йтівці — Білогір’я (окремими ділянками)	
Проектно-вишукувальні роботи майбутніх років		3 000	3 000		Р-32 Кременець — Біла Церква — Ржищів (окремими ділянками)	
Разом		3 000	3 000		Ярмолинці — Сатанів (окремими ділянками)	
Разом за підрозділом «Об’єкти капітального ремонту автомобільних доріг»		3 000	3 000		Т-06-10 Любар — Хмільник — Лука Барська — Нова Ушиця (окремими ділянками)	

ОРІЄНТИР № 40

Разом	49 913,068	49 913,068	7,51	
Автомобільні дороги місцевого значення				
0231705 (Житомир — Чернівці) — Меджибіж (окремими ділянками)	15 000	15 000	5,5	
Разом	15 000	15 000	5,5	
Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	64 913,068	64 913,068	13,01	
Разом за розділом «Хмельницька область»	69 913,068	69 913,068	13,01	
Черкаська область				
Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг				
Автомобільні дороги державного значення				
Міст через р. Дніпро на км 23 + 068 автомобільної дороги Н-16 Золотоноша — Черкаси — Сміла — Умань	72 085,9	72 085,9		
Н-16 Золотоноша — Черкаси — Сміла — Умань на ділянці км 24 + 236 — км 25 + 440	9 837,1	9 837,1	1	
Н-16 Золотоноша — Черкаси — Сміла — Умань на ділянці км 12 + 300 — км 23 + 062	22 442,5	22 442,5	2,3	
Н-01 Київ — Знамянка на ділянці км 205 + 280 — км 213 + 000	51 472,2	51 472,2	4,7	
Разом	155 837,7	155 837,7	8	
Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	155 837,7	155 837,7	8	
Разом за розділом «Черкаська область»	155 837,7	155 837,7	8	
Чернівецька область				
Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг				
Автомобільні дороги державного значення				
Н-03 Житомир — Чернівці на ділянці км 311 + 764 — км 317 + 564	47 070	47 070	5,8	
Разом	47 070	47 070	5,8	
Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	47 070	47 070	5,8	
Разом за розділом «Чернівецька область»	47 070	47 070	5,8	
Чернігівська область				
Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг				
Автомобільні дороги державного значення				
М-01 Київ — Чернігів — Нові Яриловичі (на м. Гомель) на ділянці км 98 + 800 — км 135 + 415 (лівий проїзд)	36 000	36 000	8,2	
М-01 Київ — Чернігів — Нові Яриловичі (на м. Гомель) на ділянці км 98 + 800 — км 136 + 293 (правий проїзд)	28 000	28 000	6,7	
Р-68 Талалаївка — Ічня — Тростянець — Сокиринці — /Н-07/ на ділянці км 35 + 866 — км 63 + 412. Під’їзд до Державного історико-культурного заповідника «Качанівка» на ділянці км 0 + 000 — км 5 + 300	14 000	14 000	4,3	
Разом	78 000	78 000	19,2	
Разом за підрозділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг»	78 000	78 000	19,2	
Разом за розділом «Чернігівська область»	78 000	78 000	19,2	
Усього за розділом «Об’єкти будівництва та реконструкції автомобільних доріг» у тому числі	142 154,554	142 154,554	6,358	66,8
дороги державного значення	58 000	58 000		
дороги місцевого значення	84 154,554	84 154,554	6,358	66,8
Усього за розділом «Об’єкти капітального ремонту автомобільних доріг» у тому числі	236 902,746	236 902,746	11,284	130,05
дороги державного значення	168 742,3	168 742,3	2,184	36
дороги місцевого значення	68 160,446	68 160,446	9,1	94,05
Усього за розділом «Об’єкти поточного середнього ремонту автомобільних доріг» у тому числі	2 204 942,7	2 083 509,37229	121 433,32771	284,6
дороги державного значення	2 067 748,1	1 946 314,77229	121 433,32771	249,72
дороги місцевого значення	137 194,6	137 194,6	34,88	248,5
Усього за розділами у тому числі	2 584 000	2 462 566,67229	121 433,32771	302,242
дороги державного значення	2 294 490,4	2 173 057,07229	121 433,32771	251,904
дороги місцевого значення	289 509,6	289 509,6	50,338	160
				409,35



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 11 жовтня 2017 р. № 747-р
Київ

Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»)

1. Схвалити Стратегію імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожню карту»), що додається.

2. Затвердити план заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, що додається.

3. Міністерству інфраструктури разом з іншими центральними органами виконавчої влади забезпечити виконання плану заходів, затвердженого цим розпорядженням, у межах відповідних бюджетних призначень, а також за рахунок ресурсів міжнародної технічної допомоги та інших джерел, не заборонених законодавством.

4. Визнати такими, що втратили чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України згідно з переліком, що додається.

Прем'єр-міністр України В. ГРОЙСМАН

СХВАЛЕНО
розпорядженням Кабінету Міністрів України
від 11 жовтня 2017 р. № 747-р

**СТРАТЕГІЯ
імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта»)**

Загальна частина

Судноплавство має стратегічне значення для кожної країни, що має доступ до відкритих морів. На галузь міжнародного судноплавства припадає 90 відсотків світової торгівлі. Небезпечна природа морів наражає судна та мореплавців на значні фізичні ризики, тому питання безпеки суден, навчання моряків, умови їх праці та побуту є особливо важливими для заінтересованих сторін та ефективного бізнесу. Судноплавство є найменш шкідливим для навколишнього природного середовища видом комерційних перевезень.

Україна як сторона міжнародних конвенцій, інших міжнародно-правових актів у сфері торговельного мореплавства повинна дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони суден і портів. Їх повноцінна імплементація вимагає наявності чіткої структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства і загальної безпеки, яка має належні організаційні, кадрові та матеріальні ресурси і сучасну правову базу.

За роки свого державного розвитку Україна істотно втратила позиції морської держави через втрату більшості суден торговельного та риболовного флоту, значне скорочення суднобудування, руйнацію військово-морських сил, уповільнення соціально-економічного розвитку приморських регіонів. Розвиток морських перевезень українськими суднами не відповідає загальносвітовим тенденціям. Крім того, відсутні економічні стимули для реєстрації суден під Державним Прапором України.

Важливим чинником повернення України на світовий ринок перевезень на морських і внутрішніх водних шляхах є створення сучасного правового поля для приваблення інвестицій у цей сегмент транспортного сектору економіки. Для цього вкрай необхідним є приведення національного законодавства у відповідність з міжнародними стандартами судноплавства. Міжнародні конвенції, прийняті у рамках діяльності Міжнародної морської організації, документи Комітету з Водного транспорту Європейської Економічної Комісії ООН і Дунайської комісії є основою, яку необхідно імплементувати у правове поле України. Законодавство Європейського Союзу є зразком такої імплементації, що повинно стати прикладом для України.

Цю Стратегію розроблено відповідно до пункту 2 доповнення XVII-6 «Положення щодо моніторингу» додатка XVII «Нормативно-правове наближення» розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» та на виконання положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі — Угода про асоціацію), згідно з якими передбачено наближення національного законо-

давства у сфері послуг з міжнародних морських перевезень до права Європейського Союзу, а саме: підрозділу 7 «Транспортні послуги» частини п'ятої «Нормативно-правова база» глави 6 «Заснування підприємницької діяльності, торгівля послугами та електронна торгівля» розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею».

Стратегія приймається разом з планом заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту (далі – план заходів), що обумовлено невиконанням схвалених раніше планів імплементації положень acquis Європейського Союзу у галузі морського та внутрішнього водного транспорту, зазначених у додатках XVII і XXII до Угоди про асоціацію. План заходів враховує усі заходи, необхідні для імплементації до законодавства України положень зазначених документів Європейського Союзу.

Мета Стратегії

Метою Стратегії є запровадження режиму внутрішнього ринку у відповідному секторі за принципом взаємності. Відповідно до додатка XVII «Нормативно-правове наближення» до Угоди про асоціацію такий режим передбачає відсутність жодних обмежень щодо свободи у наданні послуг у відповідній сфері юридичною особою на території іншої сторони стосовно осіб України та країн — членів Європейського Союзу, які засновані в Україні чи Європейському Союзі.

Мета Стратегії також передбачає прийняття Комітетом асоціації у торговельному складі між Україною та Європейським Союзом рішення щодо поетапного взаємного надання доступу до ринків державних контрактів на закупівлю робіт і послуг щодо набуття повного режиму внутрішнього ринку у сфері послуг з міжнародних морських перевезень, що відповідає положенням підрозділу «Ключові показники ефективності досягнення цілі до 2020 року» розділу «Ціль 1 — економічне зростання» середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275.

Завдання Стратегії та основні напрями її реалізації

Основним завданням Стратегії є адаптація національного законодавства до законодавства Європейського Союзу, що сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та Європейського Союзу та повне виконання Україною зобов'язань у сфері торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту, які взяті нею за міжнародними договорами у зазначених сферах.

Україна узгоджує своє законодавство, у тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту, з відповідними нормами, прийнятими Європейським Союзом, тією мірою, в якій таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки України та Європейського Союзу і руху пасажирів та вантажів морським і внутрішнім водним транспортом, що відповідає положенням статті 138 «Наближення законодавства» Угоди про асоціацію.

Важливим завданням Стратегії є забезпечення виконання стандартів Міжнародної морської організації, закріплених у міжнародних договорах України, та підготовка до проведення обов'язкового аудиту щодо виконання обов'язків, узятих Україною за цими договорами, який планується провести у 2018 році.

До завдань Стратегії належить також вироблення сталого, постійного механізму моніторингу міжнародних стандартів у сферах торговельного мореплавства та внутрішнього водного транспорту, вжиття своєчасних заходів для приєднання до відповідних міжнародних договорів згідно з планом заходів і подальшої імплементації зазначених документів у національне законодавство з організацією їх виконання.

Основними напрямками реалізації Стратегії є:

посилення кадрового потенціалу органів виконавчої влади для проведення аналітичної та нормотворчої роботи у сфері внутрішнього водного транспорту шляхом відновлення діяльності відповідного центрального органу виконавчої влади, покладення на нього функцій з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу, а також організації виконання міжнародних стандартів у сферах торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту;

розроблення нових і перегляд чинних законодавчих актів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, нормативно-правових актів міністерств у сферах торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту, приєднання до нових договорів у зазначених сферах;

залучення технічної допомоги Європейського Союзу у вигляді консультацій та фінансових ресурсів до підготовки і перегляду законодавчих та підзаконних нормативно-правових актів, навчальних програм, а також навчання та підвищення кваліфікації персоналу органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій у сфері морського і внутрішнього водного транспорту в навчальних закладах країн – членів Європейського Союзу;

приведення українських текстів директив та регламентів у відповідність з оригіналами (створення автентичних українських текстів директив та регламентів), а також внесення змін до текстів офіційних перекладів міжнародних конвенцій у разі їх невідповідності оригінальним текстам та здійснення перекладів текстів конвенцій, до яких заплановано приєднання України, із залученням проектів технічної допомоги.

Реалізація Стратегії здійснюється шляхом розроблення проектів актів або, якщо це можливо, доопрацювання наявних проектів таких актів на різних етапах їх розгляду Верховною Радою України.

Моніторинг реалізації Стратегії і виконання плану заходів

Моніторинг реалізації Стратегії та виконання плану заходів проводиться в рамках реалізації механізму, передбаченого доповненням XVII-6 «Положення щодо моніторингу» додатка XVII до Угоди про асоціацію, відповідно до якого імплементація всіх застосовних положень щодо сектору послуг з міжнародних морських перевезень є предметом постійної оцінки та спільного моніторингу. Відповідно до зазначеного доповнення XVII-6, як тільки Україна вважатиме, що окремий законодавчий акт Європейського Союзу був належним чином впроваджений, вона повинна повідомити про це Європейському Союзу.

Мінінфраструктури є відповідальним органом за проведення моніторингу реалізації Стратегії та подання пропозицій Кабінетові Міністрів України стосовно внесення змін до Стратегії та плану заходів, а також за організацію обміну інформацією з Європейським Союзом з питань наближення та застосування відповідної галузі права Європейського Союзу.

Органи виконавчої влади подають Мінінфраструктури інформацію про стан виконання пунктів плану заходів, за якими вони є головними виконавцями або співвиконавцями. У разі несвоєчасного виконання відповідних пунктів плану заходів відповідальні органи виконавчої влади повинні повідомити про підстави та причини несвоєчасного виконання та/або невиконання відповідних заходів. У разі потреби зазначені органи виконавчої влади подають Мінінфраструктури пропозиції про внесення змін до Стратегії та/або плану заходів.

Мінінфраструктури подає кожного півріччя до 30 січня та 30 липня Кабінетові Міністрів України звіт про стан реалізації Стратегії та виконання плану заходів і один раз на рік готує пропозиції щодо необхідності внесення змін до Стратегії та/або плану заходів.

ЗАТВЕРДЖЕНО
розпорядженням Кабінету Міністрів України
від 11 жовтня 2017 р. № 747-р

**ПЛАН ЗАХОДІВ
з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу
у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту**

Найменування заходу	Відповідальні органи	Строк виконання	Очікувані результати	Індикатори виконання
Директива Ради 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 р. про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства				
1. Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта стосовно ціноутворення на внутрішньому водному транспорті або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України з урахуванням імплементації положень Директиви Ради 96/75/ЄС	Мінінфраструктури	2018 рік	наближення законодавства України у сфері внутрішнього водного транспорту до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом
2. Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України нормативно-правового акта Кабінету Міністрів України, що випливає з положень законодавчого акта (пункт 1 плану заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту) (далі – план заходів) та Директиви Ради 96/75/ЄС	—	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	—	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Кабінету Міністрів України
3. Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта стосовно вимог до професійної компетенції перевізника та механізму взаємного визнання відповідних кваліфікаційних документів або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України з урахуванням імплементації положень Директиви Ради 87/540/ЄЕС	Мінінфраструктури	2018 рік	наближення законодавства України у сфері внутрішнього водного транспорту до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом
4. Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури, що випливає з положень законодавчого акта (пункт 3 плану заходів) та Директиви Ради 87/540/ЄЕС	Мінінфраструктури МЗС	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	—	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури
5. Розроблення та затвердження стандарту вищої освіти у сфері внутрішнього водного транспорту відповідно до Директиви тури Ради 87/540/ЄЕС	МОН Мінінфраструктури	2019 рік	—	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом МОН

ОРІЄНТИР № 40

Директива Ради 96/50/ЄС від 23 липня 1996 р. про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства	Мінінфраструктури	2018 рік	наближення законодавства України у сфері внутрішнього водного транспорту до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом	20. Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта про внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства і Законів України «Про транспорт», «Про морські порти України» і «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» стосовно узгодження функцій з державного нагляду за безпекою мореплавства або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України з урахуванням імплементації положень Директиви 2009/16/ЄС	Мінінфраструктури	2018 рік	—“—	—“—
6. Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта стосовно гармонізації умов отримання свідоцтв капітанів (судноводіїв) для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України з урахуванням імплементації положень Директиви Ради 96/50/ЄС	Мінінфраструктури	МЗС	визначення механізму взаємного визнання Україною та ЄС кваліфікаційних документів капітанів та членів екіпажів суден внутрішнього плавання	нааявність підтвердження визнання кваліфікаційних документів з боку ЄС	21. Реорганізація служб капітанів морських портів шляхом розмежування (розподілу) функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства відповідно до вимог національного та міжнародного законодавства	Мінінфраструктури	2018 рік	приведення організаційної структури з питань державного нагляду за безпекою судноплавства у відповідність із законодавством ЄС та України, а також міжнародними договорами України	початок виконання капітанами морських портів (службами капітанів морських портів), центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на морському транспорті, функцій з урахуванням визначеного розподілу
7. Визначення механізму взаємного визнання Україною та ЄС кваліфікаційних документів капітанів та членів екіпажів суден внутрішнього плавання	Мінінфраструктури	МЗС	взаємне визнання Україною та ЄС кваліфікаційних документів капітанів та членів екіпажів суден внутрішнього плавання	нааявність підтвердження визнання кваліфікаційних документів з боку ЄС	22. Розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури, що впливають з положень законодавчого акта (пункт 20 плану заходів) та Директиви 2009/16/ЄС, а також з питань реорганізації служб капітанів морських портів	—“—	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами Мінінфраструктури
8. Розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури, що впливають з положень законодавчого акта (пункт 6 плану заходів) та Директиви Ради 96/50/ЄС з урахуванням механізму визнання кваліфікаційних документів капітанів (судноводіїв) та членів екіпажів суден внутрішнього плавання	Мінінфраструктури	МОН	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	наближення законодавства України у сфері внутрішнього водного транспорту до законодавства ЄС	реалізація відповідного проекту технічної допомоги	—“—	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами Мінінфраструктури
9. Створення програмного забезпечення для друку та ведення реєстру свідоцтв капітанів (судноводіїв) та членів екіпажів суден внутрішнього плавання із залученням технічної допомоги ЄС	Мінінфраструктури	МЗС	2018 рік	автоматизована процедура друку і реєстрації кваліфікаційних документів членів екіпажів суден внутрішнього плавання	реалізація відповідного проекту технічної допомоги	—“—	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами Мінінфраструктури
Директива Європейського Парламенту і Ради 2016/1629 від 14 вересня 2016 р., що встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання, вносить зміни до Директиви ЄС 2009/100 від 16 вересня 2009 р. і скасовує Директиву ЄС 2006/87 Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 р. про встановлення технічних вимог до суден на внутрішніх водних шляхів та скасовує Директиву Ради 82/714/ЄЕС					Директива 2009/21/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 р. стосовно відповідності вимогам держави прапора				
10. Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта стосовно технічних вимог до суден внутрішнього плавання, класифікації внутрішніх водних шляхів або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України з урахуванням імплементації положень Директиви Парламенту і Ради 2016/1629	Мінінфраструктури	—“—	наближення законодавства України у сфері внутрішнього водного транспорту до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом	23. Утворення центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, крім суден флоту рибної промисловості (Державної служби морського і річкового транспорту)	Мінінфраструктури	2018 рік	утворення центрального органу виконавчої влади, відповідального за забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства, здійснення державного нагляду (контролю) за торговельним мореплавством	початок виконання новим центральним органом виконавчої влади відповідних функцій
11. Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури, що впливає з положень законодавчого акта (пункт 10 плану заходів) та Директиви Парламенту і Ради 2016/1629	—“—	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	—“—	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури	24. Розроблення, затвердження та впровадження системи управління якістю діяльності Державної служби морського і річкового транспорту	—“—	2019 рік	забезпечення належного виконання функцій стосовно відповідності вимогам держави прапора	звіт про результати оцінки системи управління якістю діяльності Державної служби морського і річкового транспорту
12. Проведення аудиту (або оцінки) національного класифікаційного товариства (державне підприємство «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України») із залученням допомоги ЄС	Мінінфраструктури	МЗС	2018 рік	визнання національного класифікаційного товариства на рівні ЄС для класифікації суден внутрішнього плавання	звіт про проведення аудиту національного класифікаційного товариства	—“—	2019 рік	забезпечення належного виконання функцій стосовно відповідності вимогам держави прапора	звіт про результати оцінки системи управління якістю діяльності Державної служби морського і річкового транспорту
Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 р. про гармонізовані річкові інформаційні служби на внутрішніх водних шляхах Співтовариства					Директива 2009/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 р. стосовно контролю державою порту				
13. Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України законодавчого акта стосовно функціонування річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України з урахуванням імплементації положень Директиви 2005/44/ЄС	Мінінфраструктури	—“—	наближення законодавства України у сфері внутрішнього водного транспорту до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом	25. Створення комплексної інтегрованої бази даних українських торговельних суден, у тому числі ріболовних, відкритої для використання учасниками світового ринку торговельного мореплавства	Мінінфраструктури	2019 рік	прозора система реєстрації українських торговельних суден, доступна для використання учасниками світового ринку торговельного мореплавства	початок функціонування бази даних з вільним доступом через офіційний веб-сайт Державної служби морського і річкового транспорту
14. Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури, що впливає з положень законодавчого акта (пункт 13 плану заходів) та Директиви 2005/44/ЄС	—“—	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	—“—	набрання чинності відповідним нормативним актом Мінінфраструктури	26. Підготовка і забезпечення проведення Міжнародною морською організацією обов'язкового аудиту виконання в Україні її зобов'язань за міжнародними договорами як держави прапора, держави порту і прибережної держави	Мінінфраструктури	2018 рік	підтвердження на міжнародному рівні належного рівня виконання Україною її зобов'язань за міжнародними договорами у сфері торговельного мореплавства	звіт про результати обов'язкового аудиту Міжнародною морською організацією
15. Реорганізація існуючої річкової інформаційної служби шляхом включення до її складу підприємства, що відповідає за забезпечення безпеки судноплавства на річкових внутрішніх водних шляхах	Мінінфраструктури	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	оптимізація процедури забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах	початок надання гармонізованих інформаційних послуг	27. Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України, а також розроблення та затвердження нормативно-правових актів Мінінфраструктури, що випливають з положень Директиви 2009/21/ЄС, створення Державної служби морського і річкового транспорту, звіту за результатами обов'язкового аудиту Міжнародною морською організацією, впровадження комплексної інтегрованої бази даних	—“—	—“—	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами Кабінету Міністрів України та Мінінфраструктури
16. Підвищення кваліфікації персоналу, відповідального за забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах і надання гармонізованих інформаційних послуг, у тому числі в навчальних закладах країн —членів ЄС	Мінінфраструктури	МЗС	2018 рік	забезпечення належного рівня кваліфікації персоналу	звіт про результати підвищення кваліфікації	—“—	—“—	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	звіт про результати обов'язкового аудиту Міжнародною морською організацією
Директива 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 р. стосовно контролю державою порту					Директива 2009/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 р. стосовно загальних правил і стандартів для організацій з інспектування та огляду суден, а також відповідної діяльності морських адміністрацій Регламент (ЄС) 391/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 р. про загальні правила й стандарти для організацій з інспектування й огляду суден				
17. Розроблення та подання на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта про приєднання України до Протоколу 1988 року до Конвенції про вантажну марку 1966 року	Мінінфраструктури	МЗС	Мін'юст	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом	Мінінфраструктури	2019 рік	забезпечення належного рівня контролю державою прапора	звіт про результати навчання та підвищення кваліфікації
18. Розроблення та внесення на розгляд Президенту України проектів законодавчих актів «Про приєднання до Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні» та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з приєднанням до Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні»	Мінінфраструктури	Мін'юст	МЗС	приведення законодавства України у відповідність до міжнародних договорів України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчими актами	Мінінфраструктури	—“—	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом
19. Розроблення та подання на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта про приєднання до Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та поведження з ними 2004 року	Мінінфраструктури	Мін'юст	2019 рік	—“—	набрання чинності законодавчим актом	Мінінфраструктури	—“—	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом

ОРІЄНТИР № 40

30.	Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України, а також розроблення та затвердження нормативно-правових актів Мінінфраструктури, що впливають з положень законодавчого акта (пункт 29 плану заходів), Регламенту (ЄС) 391/2009 та Директиви 2009/15/ЄС, з метою впровадження процедур, які передбачені Кодексом Міжнародної морської організації про визнанні організації	Мінінфраструктури	у строк, встановлені законодавчим актом, після набрання ним чинності	—	набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами Кабінету Міністрів України та Мінінфраструктури				
31.	Проведення навчання, підвищення кваліфікації персоналу Державної служби морського і річкового транспорту з питань виконання Кодексу Міжнародної морської організації про визнанні організації, у тому числі в навчальних закладах країн – членів Європейського Союзу	Мінінфраструктури МЗС	2019 рік	здійснення контролю державою прапора за визначеними організаціями і українськими суднами відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС	звіт про результати навчання та підвищення кваліфікації				
32.	Проведення аудиту національного класифікаційного товариства державне підприємство «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» відповідно до Кодексу Міжнародної морської організації про визнанні організації	—	2018 рік	забезпечення належного рівня виконання міжнародних договорів України на українських суднах	звіт про результати аудиту конання міжнародних договорів України на українських суднах				
33.	Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України про внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства України і Кодексу України про адміністративні правопорушення стосовно обов’язків судновласника підтримувати систему управління безпекою судноплавної компанії і суден, а також відповідальності за адміністративні правопорушення у зазначеній сфері з урахуванням Регламенту (ЄС) № 336/2006	Мінінфраструктури Мін’юст	2018 рік	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом				
34.	Розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури, що впливають з положень законодавчого акта (пункт 33 плану заходів) і Регламенту (ЄС) № 336/2006, зокрема внесення змін до Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Мінтрансу від 20 листопада 2003 р. № 904	Мінінфраструктури	—	—	набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами Мінінфраструктури				
35.	Проведення навчання та підвищення кваліфікації інспекторів з контролю судноплавних компаній державою прапора (у складі Державної служби морського і річкового транспорту) і служб капітанів морських портів), у тому числі в навчальних закладах країн – членів ЄС	Мінінфраструктури МЗС	2019 рік	забезпечення належного рівня контролю державою прапора	звіт про результати навчання та підвищення кваліфікації				
36.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури про затвердження правил, які стосуються безпечної конструкції, остійності і експлуатації пасажирських морських суден, пасажирських суден типу «ро-ро» та швидкісних пасажирських суден, які здійснюють регулярні рейси	Мінінфраструктури	2017 рік	наближення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури				
37.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури про внесення змін до Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, затвердженого наказом Мінтрансу від 29 травня 2006 р. № 514, пов’язаних з визначенням порядку розрахунку висоти хвиль на морських шляхах, їх відповідної класифікації	—	—	—	—				
38.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури про внесення змін до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Мінтрансу від 17 липня 2003 р. № 545, пов’язаних із здійсненням контролю за пасажирськими суднами типу «ро-ро» та швидкісними пасажирськими суднами	Мінінфраструктури	2017 рік	наближення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури				
39.	Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України стосовно загальних вимог до охорони суден і портових засобів, а також внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення у частині порушень з боку судновласників, капітанів суден, операторів портових засобів та адміністрацій портів заходів щодо безпеки суден і портових засобів	—	—	приведення законодавства України у відповідність до міжнародних договорів України і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом				
40.	Розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури, що випливають з положень законодавчого акта (пункт 39 плану заходів), Директиви 2005/65/ЄС і Регламенту (ЄС) № 725/2004, зокрема внесення змін до наказу Мінінфраструктури від 27 березня 2013 р. № 198 «Про затвердження Порядку організації охорони морських та річкових портів» з метою поширення його дії на морські рібні порти, унормування питань функціонування координаційного центру у сфері морської безпеки (охорони)	Мінінфраструктури	2017 рік	наближення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами Мінінфраструктури				
41.	Проведення навчання та підвищення кваліфікації персоналу визначених організацій, служб морської безпеки, інспекторів з перевірки відповідності системи охорони портів та портових засобів, координаційного центру у сфері морської безпеки, у тому числі в навчальних закладах країн – членів ЄС	Мінінфраструктури МЗС	—	—	—				
42.	Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України щодо внесення змін до Закону України «Про морські порти України» та до Кодексу України про адміністративні правопорушення, пов’язані з функціонуванням національної системи для обміну інформацією про морські перевезення на території Європейського Союзу (SafeSeaNet) відповідно до Директиви 2010/65/ЄС	Мінінфраструктури	2018 рік	приведення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом України				
43.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури, що випливає з положень Директиви 2010/65/ЄС, зокрема стосовно національного сегмента SafeSeaNet, функціонування «єдиного вікна» для надання відомостей з метою оформлення приходу і виходу суден в морських портах, відповідних обов’язків державного підприємства «Адміністрація морських портів України»	Мінінфраструктури	2018 рік	наближення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури				
44.	Створення програмно-апаратного комплексу для функціонування національного сегмента SafeSeaNet і «єдиного вікна»	—	2019 рік	спрощення формальностей з оформлення приходу суден у морські порти	початок технічної експлуатації програмно-апаратного комплексу				
45.	Проведення навчання для адміністраторів та користувачів національного сегменту SafeSeaNet і «єдиного вікна»	—	2018 рік	забезпечення безперервного функціонування SafeSeaNet і «єдиного вікна»	звіт про результати навчання				
46.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури, що випливає з положень Директиви 2002/59/ЄС, зокрема стосовно створення інформаційної системи моніторингу надводної обстановки і руху морських суден з використанням консолідованих джерел інформації	Мінінфраструктури	2017 рік	наближення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури				
47.	Створення програмно-апаратного комплексу інформаційної системи моніторингу надводної обстановки і руху морських суден моніторингової системи руху суден і надводної обстановки	—	2018 рік	підвищення рівня захисту людського життя на морі та морського середовища	початок технічної експлуатації програмно-апаратного комплексу				
48.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури, що випливає з положень Директиви 2001/96/ЄС, стосовно правил безпечного навантаження і розвантаження навалювальних вантажів у морських портах України	—	—	наближення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури				
49.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури, що випливає з положень регламентів (ЄС) № 417/2002 та № 530/2012, стосовно обов’язковості подвійного корпусу або еквівалентної конструкції нафтових танкерів, які не здійснюють міжнародних рейсів	—	—	—	—				
50.	Розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури, що випливають з положень директив 1999/63/ЄС і 1999/95/ЄС, стосовно робочого часу та часу відпочинку моряків, зокрема внесення змін до Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 29 лютого 2012 р. № 135	Мінінфраструктури	2018 рік	наближення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури				
51.	Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України, що стосується рівня підготовки моряків, стандартів вищої і професійно-технічної освіти, а також державних освітніх стандартів, обов’язків державних органів і судновласника забезпечувати мінімальний рівень підготовки моряків відповідно до Директиви 2008/106/ЄС	—	—	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності законодавчим актом				
52.	Розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури та МОН, що випливають з положень Директиви 2008/106/ЄС, стосовно рівня підготовки моряків, стандартів вищої і професійно-технічної освіти, державних освітніх стандартів, а також обов’язків державних органів і судновласника забезпечувати мінімальний рівень підготовки моряків відповідно до Директиви 2008/106/ЄС	Мінінфраструктури МОН	у строк, встановлений законодавчим актом, після набрання ним чинності	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами Мінінфраструктури та МОН				
53.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури щодо внесення змін до Положення про ведення єдиного Державного реєстру документів моряків, затвердженого наказом Мінтрансу від 8 січня 2003 р. № 3, у частині запровадження електронного обліку та можливості перевірки чинності документів моряків через Інтернет у режимі реального часу шляхом подання запиту не більш як за двома параметрами	Мінінфраструктури	2017 рік	наближення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури				
54.	Розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури та МОН щодо процедур схвалення програм підготовки моряків у навчальних закладах відповідно до Директиви 2008/106/ЄС та Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року	МОН Мінінфраструктури	2017 рік	наближення законодавства України до законодавства ЄС	набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами Мінінфраструктури та МОН				

ОПІСНТИР № 40

55	Розроблення та прийняття нормативно-правового актів Мінінфраструктури та МОН, щодо підвищення кваліфікації моряків відповідно до Директиви 2008/106/ЄС та Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року	МОН Мінінфраструктури	2017 рік	наближення законодавства ЄС	—	63.	Розроблення та прийняття проекту спільного нормативно-правового акта Мінінфраструктури та МОЗ, що стосується забезпечення українських морських суден та їх рятувальних засобів медичними засобами (ліками, медичними приладами та устаткуванням, а також протитрутами), відповідно до Директиви № 92/29/ЄЕС	Мінінфраструктури МОЗ Держрибагентство	—	—	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури та МОЗ
Директива 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 р. про портове приймальне обладнання з прийому відходів з суден та залишків вантажу											
56.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури щодо обов'язкового оснащення морських портів і морських терміналів, відкритих для міжнародного сполучення, плавучими та стаціонарними спорудами для приймання судових відходів, мінімального переліку та технічних параметрів таких споруд, а також щодо розроблення та впровадження у морських портах планів поводження з відходами з суден та залишками вантажу відповідно до вимог міжнародних договорів України та Директиви 2000/59/ЄС	Мінінфраструктури	—	—	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури	64.	Посилення кадрового потенціалу органів виконавчої влади для проведення аналітичної та нормотворчої роботи у сфері внутрішнього водного транспорту шляхом створення Державної служби морського і річкового транспорту, покладення на неї функцій з розроблення пропозицій щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, інших нормативно-правових актів, приведення їх у відповідність з міжнародними договорами України та актами законодавства ЄС	Мінінфраструктури Мінекономрозвитку Мінфін Мін'юст	2017—2018 роки	приведення системи державного управління морським і річковим транспортом у відповідність із світовою та загальною європейською практикою	утворення Державної служби морського і річкового транспорту
57.	Розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури, що стосується оплати послуг з приймання судових відходів і залишків вантажу у морських портах і морських терміналах, зокрема методики розрахунку ставок портових зборів, що розробляється відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України», а також внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27 травня 2013 р. № 316	Мінінфраструктури	2018 рік	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури	65.	Розроблення та прийняття проекту нормативно-правового акта Мінінфраструктури щодо удосконалення нормативно-правової роботи на морському і річковому транспорті шляхом визначення: порядку складення і затвердження щорічного переліку законодавчих та інших нормативно-правових актів, які підлягають розробленню; джерел фінансування розробки за рахунок коштів державного бюджету, підприємств, установ і організацій галузі; організаційних засад замовлення та прийняття розробок (з обов'язковою умовою супроводу розробником їх впровадження)	Мінінфраструктури Мінекономрозвитку Мінфін	2017 рік	вироблення постійного механізму оновлення національної законодавчої і підзаконної нормативно-правової бази, своєчасної її адаптації до міжнародних договорів України і законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури
58.	Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України, зокрема внесення змін до Закону України «Про морські порти України», що стосуються обов'язків морських портів і морських терміналів забезпечувати приймання з суден судових відходів і залишків вантажу відповідно до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї, та Директиви 2000/59/ЄС	—	—	—	набрання чинності законодавчим актом	66.	Створення умов, у тому числі із залученням допомоги ЄС у вигляді консультацій та фінансових ресурсів для: підготовки і перегляду законодавчих та підзаконних нормативно-правових актів, навчальних програм; перегляду офіційних текстів міжнародних договорів України, актів законодавства ЄС, що викладені українською мовою, консолідації з текстами офіційних видань із залученням проєктів технічної допомоги; проведення навчання та підвищення кваліфікації персоналу органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій у сфері морського і річкового транспорту в навчальних закладах країн – членів Європейського Союзу; проведення семінарів та тренінгів із спеціалістами Європейського Союзу для обміну досвідом та розроблення процедур щодо імплементації актів законодавства ЄС та міжнародних організацій	Мінінфраструктури МЗС	2019 рік	прискорення вироблення постійного механізму оновлення національної законодавчої і підзаконної нормативно-правової бази, своєчасної її адаптації до міжнародних договорів України і законодавства ЄС	звіти про результати консультаційної та фінансової допомоги, яку отримано
59.	Розроблення та прийняття проекту нормативно-правового акта Мінінфраструктури про внесення змін до наказу Мінітрансу від 10 квітня 2001 р. № 205 «Про затвердження Правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на судах, морських установках і в портах України»	Мінінфраструктури Мінприроди	2017 рік	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Мінінфраструктури	ЗАТВЕРДЖЕНО розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2017 р. № 747-р					
Директива Ради № 92/29/ЄЕС від 31 березня 1992 р. про мінімальні вимоги щодо безпеки та здоров'я з метою покращення медичного обслуговування на борту суден											
60.	Розроблення та прийняття проекту нормативно-правового акта Мінінфраструктури про внесення змін до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Мінітрансу від 17 липня 2003 р. № 545, у частині обов'язку та періодичності здійснення контролю державою прапора українських суден	Мінінфраструктури	2018 рік	—	—	ПЕРЕЛІК розпоряджень Кабінету Міністрів України, що втратили чинність					
61.	Розроблення та прийняття проекту нормативно-правового акта Мінінфраструктури про внесення змін до Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 10 листопада 2014 р. № 575, у частині стосовно вимоги щодо наявності на борту відповідних українських суден судового лікаря	—	—	—	—	1. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 269 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері дипломування моряків на морському та річковому транспорті» (Офіційний вісник України, 2015 р., № 26, ст. 762).					
62.	Розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту нормативно-правового акта Кабінету Міністрів України з метою визначення процедури надання медичних консультацій з берега (за допомогою засобів радіозв'язу) станціями екстреної (швидкої) медичної допомоги та центрами екстреної медичної допомоги і медицини катастроф, а також доставки на судно відсутніх на борту ліків, медичного обладнання та протиотру під час лиха на морі	Мінінфраструктури МОЗ	2018 рік	приведення законодавства України у відповідність з міжнародними договорами України і наближення його до законодавства ЄС	набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом Кабінету Міністрів України	2. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 270 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері охорони навколишнього природного середовища на морському та річковому транспорті» (Офіційний вісник України, 2015 р., № 26, ст. 763).					
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 271 «Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС» (Офіційний вісник України, 2015 р., № 26, ст. 764).											
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. № 297 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті» (Офіційний вісник України, 2015 р., № 28, ст. 816).											
5. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. № 298 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері організації перевезень на внутрішніх водних шляхах» (Офіційний вісник України, 2015 р., № 28, ст. 817).											
6. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 8 квітня 2015 р. № 343 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері правил і стандартів для інспектування та організації огляду суден на морському та річковому транспорті» (Офіційний вісник України, 2015 р., № 30, ст. 887).											
7. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 квітня 2015 р. № 402 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері організації робочого часу моряків» (Офіційний вісник України, 2015 р., № 35, ст. 1041).											

оголошення ♦ оголошення ♦ оголошення ♦ оголошення ♦ оголошення ♦ оголошення ♦ оголошення

Солон'янський районний суд м. Києва (м. Київ, Вознесенський узвіз, 10Б, каб. 34) викликає на 10.11.2017 року на 12 год. 15 хв. Панфілова Леоніда Дмитровича як відповідача у цивільній справі № 760/4326/17 за позовом Національної академії внутрішніх справ до Панфілова Леоніда Дмитровича про відшкодування витрат, пов'язаних з утриманням у навчальному закладі. Суддя О.М. Букіна	Повістка про виклик підозрюваного при здійсненні судового засідання в порядку спеціального судового провадження Обвинувачений Левенець Ігор Вікторович, який народився 16 травня 1981 року, зареєстрований за адресою: м. Рівне, вул. Орлова, 40, кв. 304, відповідно до вимог 297-5, 323 КПК України викликається в судове засідання, яке відбудеться 08.11.2017 року об 11 годині 00 хвилин в залі судових засідань № 130 Приморського районного суду м. Одеси за адресою: м. Одеса, вул. Балківська, 33, для участі в судовому засіданні як обвинувачений. Суддя Попервич В.М.
Орджонікідзевський районний суд м. Харкова повідомляє Маценка Сергія Миколайовича, що 30 листопада 2017 року о 15.00 у приміщенні Орджонікідзевського районного суду м. Харкова (пр. Архітектора Альошина, 7, каб. №23) відбудеться судове засідання по цивільній справі за позовом Маценко Юлії Олександрівни до Маценка Сергія Миколайовича (справа №644/4995/17, н.п. 2/644/2275/17). У разі неявки справу буде розглянуто за Вашої відсутності. Суддя Г. В. Матвієвська	Святошинський районний суд міста Києва викликає як обвинувачену Градову Ольгу Григорівну для розгляду кримінального провадження, внесеного до ЄРДР за № 42016000000002707 відносно Градової Ольги Григорівни, обвинуваченої у вчиненні злочину, передбаченого ч. 1 ст. 111 КК України та повідомляє, що підготовче судове засідання відбудеться 08.11.2017 року о 12 год. 00 хв. у приміщенні Святошинського районного суду міста Києва за адресою: м. Київ, вул. Жиянська, 142, зал с/з № 2. У разі неявки обвинуваченої до суду, оголошення вважається належним повідомленням, а кримінальне провадження буде здійснюватись за відсутності обвинуваченої в порядку спеціального судового провадження. Суддя А. В. Скорін
Херсонський міський суд Херсонської області викликає як відповідача Гранченка Ігоря Петровича, 01.05.1975 року народження, останнє відоме місце проживання: м. Херсон, вул. Пестеля, буд. 1, у судове засідання для розгляду цивільної справи за позовною заявою Богомоллова Леоніда Федоровича в інтересах Запороженченка Валерія Вікторовича до Гранченка Ігоря Петровича про стягнення заборгованості за договором позики. Судове засідання відбудеться в приміщенні Херсонського міського суду Херсонської області 09.11.2017 року об 11.40 годині за адресою: м. Херсон, вул. Маяковського, 6/29, 3 поверх, каб. 303. У разі неявки в судове засідання відповідача, справа буде розглянута в його відсутність за наявними в ній доказами. Суддя С. І. Майдан	Новопсковський районний суд Луганської області викликає Сидоренко Ганну Євгенівну як відповідача в судове засідання для розгляду цивільної справи ЄУ № 4202/1408/17 (Провадження № 2/420/539/17) за позовом ТОВ «Фінансова компанія «Позика» до Сидоренко Ганни Євгенівни про стягнення заборгованості, яке відбудеться 14 листопада 2017 року о 15 год. 30 хв. (резервна дата судового засідання — 20 листопада 2017 року о 08 год. 30 хв.) у приміщенні Новопсковського районного суду Луганської області за адресою: вул. Українська, 28, смт Новопсков Луганської області. У разі неявки, суд розглядатиме справу без вашої участі на підставі ст. 169 ЦПК України. Суддя О. С. Стеценко

ОГОЛОШЕННЯ

Національний банк України Звіт про фінансовий стан			
(у мільйонах гривень)			
№ ряд-ка	Найменування статті	01/10/2017	01/01/2017
I. АКТИВИ			
1	Кошти та депозити в іноземній валюті та банківських металах	23 266	50 958
2	Цінні папери нерезидентів	371 984	275 329
3	Авуари в СПЗ	73 183	73 546
4	Монетарне золото	26 678	24 353
5	Цінні папери України	376 297	394 454
6	Кредити банкам та іншим позичальникам	28 486	35 456
7	Внутрішній державний борг	1 998	2 002
8	Внески в рахунок квоти МВФ	75 407	73 538
9	Основні засоби та нематеріальні активи	5 457	5 861
10	Інші активи	6 347	5 083
Усього активів		989 103	940 580
II. ЗОБОВ'ЯЗАННЯ			
11	Банкноти та монети в обігу	330 005	341 059
12	Кошти банків	45 814	44 305
13	Кошти державних та інших установ	98 932	48 518
14	Зобов'язання з перерахування прибутку до бюджету	14 379	44 379
15	Депозитні сертифікати, що емітовані Національним банком України	36 836	68 167
16	Кредити отримані	2 652	-
17	Зобов'язання перед МВФ, крім зобов'язань зі сплати внеску за квотою	198 178	169 757
18	Боргові зобов'язання на користь МВФ зі сплати внеску за квотою	75 407	73 538
19	Інші зобов'язання	3 298	3 231
Усього зобов'язань		805 501	792 954
III. ВЛАСНИЙ КАПІТАЛ			
19	Статутний капітал	100	100
20	Загальні та інші резерви	54 810	54 261
21	Резерви переоцінки активів і зобов'язань	128 692	93 265
Усього власного капіталу		183 602	147 626
Усього пасивів		989 103	940 580

В.о. Голови **Я.В.Смолий**
Заступник директора
Департаменту бухгалтерського обліку — начальника управління **Л. П. Снігурська**

Тернопільський міськрайонний суд Тернопільської області викликає обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 258-3 КК України Рибіна Юрія Володимировича, 08.12.1983 року народження, який зареєстрований за адресою: смт Білогорівка, вул. Миру, 2, кв. 8, Попаснянського району Луганської області, у підготовче судове засідання, яке відбудеться 21 листопада 2017 року о 09 год. 00 хв. у залі судових засідань Тернопільського міськрайонного суду за адресою: м. Тернопіль, вул. Котляревського, 34 (очікувати на 2-му поверсі).

Явка до суду обов'язкова. При собі необхідно мати паспорт або документ, який посвідчує особу.

У разі неявки обвинуваченого Рибіна Ю. В. у судове засідання, оголошення вважається належним повідомленням, а кримінальне провадження буде здійснюватись за відсутністю обвинуваченого в порядку спеціального судового провадження.

Суддя Т. Багрій

Чугувський міський суд Харківської області викликає у судове засідання Нестерову Раїсу Миколаївну, 01.02.1961 р.н., яка проживає за адресою: Донецька обл., Харцизький р-н, с. Зув'їка, вул. Леніна, 70, як відповідача по цивільній справі № 636/1676/17 за позовом Василенка Олега Олександровича до Нестерової Раїси Миколаївни та Василенко Лариси Петрівни, третя особа: Чугувська державна нотаріальна контора, про визнання права власності на спадкове майно в порядку спадкування за заповітом після смерті 25.12.1996 р. бабусі Василенко Марії Андріївни та після смерті 18.08.2016 р. батька Василенка Олександра Миколайовича, призначене на 10 листопада 2017 р. о 08.30.

Розгляд справи відбудеться в приміщенні Чугувського міського суду в залі №2 за адресою: 63503, м. Чугув Харківської обл., пл. Соборна, 2. У разі неявки відповідача справу буде розглянуто за його відсутності на підставі наявних доказів.

Суддя З. І. Гуменний

Деснянський районний суд м. Києва викликає як відповідача Оргілом Сукхее (останнє відоме місце проживання: 02232, м. Київ, просп. Маяковського, буд. 54/9, кв. 239) у зв'язку з розглядом цивільної справи за позовом Свириденко Світлани Миколаївни до Оргілом Сукхее про розірвання шлюбу на 26.12.2017 року о 09.20 год. за адресою: м. Київ, пр-т Маяковського, 5-В, каб. 36.

У разі неявки відповідача або представника відповідача в судове засідання без поважних на те причин, справа буде розглянута за його відсутності на підставі наявних у ній доказів.

Суддя І. В. Ключко

Повістка про виклик обвинуваченої при здійсненні спеціального судового розгляду

Обвинувачена Ніколенко Вікторія Петрівна, 12.10.1977 року народження, відповідно до вимог ст. 314 КПК України викликається на 09.00 годину 7 листопада 2017 року до Куп'янського міськрайонного суду Харківської області за адресою: Харківська область, м. Куп'янськ, вул. 1 Травня, 27-а, для проведення підготовчого судового засідання у провадженні № 1-кп/628/165/17, справа №628/129/17. Поважні причини неприбуття особи на виклик суду передбачені статтею 138 КПК України. Наслідки неприбуття обвинуваченої передбачені статтями 139, 223 КПК України.

Суддя А. О. Шиховцова

Коропський районний суд Чернігівської області (вул. Кибальчича, 12, смт Короп Чернігівської області, 16200) викликає в судове засідання на 10.30 години 21 листопада 2017 року Рогача Юрія Ярославовича, останнє відоме місце проживання: м. Київ, вул. Марганецька, 22, як відповідача по цивільній справі за позовом Рогач Анастасії Миколаївни до Рогача Юрія Ярославовича про стягнення аліментів.

Явка до суду обов'язкова. В разі неявки відповідача, суд відповідно до вимог ст. 169 ЦПК України, справу розглядатиме за наявними матеріалами в заочному порядку на підставі наявних у ній доказів.

Суддя О. П. Грушко

Севєродонецький міський суд Луганської області повідомляє Колесникову Марину Віталіївну (Луганська область, м. Кадіївка (Стаханов), вул. Севастопольська, буд. 36) про ухвалення заочного рішення від 4 жовтня 2017 року по справі № 428/8049/17 за позовом Колесникова Дмитра Михайловича до Колесникової Марини Віталіївни про розірвання шлюбу.

Заочне рішення може бути переглянуто судом, що його ухвалив, за письмовою заявою відповідача, яку може бути подано протягом десяти днів з дня отримання його копії.

Суддя Д. Б. Баронін

Оболонський районний суд м. Києва викликає Румянцеву Ксенію Валеріївну як відповідачу по цивільній справі № 2/756/1474/17 за позовом Товариства з додатковою відповідальністю «Страхова компанія «Глобал Гарант» до Румянцевой Ксенії Валеріївни про стягнення страхового відшкодування в порядку регресу, у судове засідання на 15 березня 2018 р. об 11 год. 00 хв.

Адреса суду: м. Київ, вул. Тимошенка, 2-Є, каб. 27, **суддя Луценко О. М.**

У разі неявки та неповідомлення суду про причини неявки в судове засідання, справа буде розглянута за вашої відсутності за наявними в ній доказами відповідно до ст. 169 ЦПК України.

Личаківський районний суд м. Львова викликає Скучипця Тараса Станіславовича (останнє відоме місце проживання: м. Львів, вул. Пасічна, 42/11), як відповідача в судове засідання по цивільній справі № 2/463/1617/2017 (463/3796/17) за позовом Скучипця Оксани Станіславівни до Скучипця Тараса Станіславовича, третя особа: Дяків Роман Ярославович, про визначення частки у праві спільної сумісної власності, що відбудеться 23 листопада 2017 р. об 11 год. 00 хв. у приміщенні суду за адресою: 79007, м. Львів, вул. Б.Лепкого, 16, зал судових засідань №10.

У разі неявки відповідача на вказане судове засідання, суд розглядатиме справу без його участі на підставі ст. 169 ЦПК України.

Суддя Гирич С. В.

Тернопільський міськрайонний суд Тернопільської області викликає обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 258-5 КК України Баркова Сергія Миколайовича, 28.10.1973 року народження, який зареєстрований за адресою: м. Луганськ, вул. Володимирська, 35, у судові засідання, які проводимуться в порядку спеціального судового провадження та відбудуться 21 листопада 2017 року о 10 год. 00 хв. та 12 грудня 2017 року о 09 год. 45 хв. у залі судових засідань Тернопільського міськрайонного суду за адресою: м. Тернопіль, вул. Котляревського, 34 (очікувати на 2-му поверсі).

Явка до суду обов'язкова. При собі необхідно мати паспорт або документ, який посвідчує особу.

У разі неявки обвинуваченого Баркова С.М. у судові засідання, оголошення вважається належним повідомленням, а кримінальне провадження буде здійснюватись за відсутністю обвинуваченого в порядку спеціального судового провадження.

Суддя Т. Багрій

Святошинський районний суд міста Києва викликає як обвинуваченого Васильєва Олександра Модестовича для розгляду кримінального провадження з дозволом на здійснення спеціального судового провадження, внесеного до ЄРДР за № 42016010000000247 відносно Васильєва Олександра Модестовича, обвинуваченого у вчиненні злочину, передбаченого ч. 1 ст. 111 КК України та повідомляє, що підготовче судове засідання відбудеться 08.11.2017 р. о 10 год. 50 хв. у приміщенні Святошинського районного суду міста Києва за адресою: м. Київ, вул. Жиянська, 142, зал судових засідань № 1.

У разі неявки обвинуваченого до суду, оголошення вважається належним повідомленням, а кримінальне провадження буде здійснюватись за відсутністю обвинуваченого в порядку спеціального судового провадження.

Суддя Новик В. П.

Лисичанський міський суд Луганської області повідомляє, що 8 травня 2017 року було внесено заочне рішення по справі № 415/193/17, провадження №2/415/428/17 за позовом Селіванової Інни Вікторівни до Селіванова Ігоря Володимировича про визнання особи такою, що втратила право користування жилим приміщенням, третя особа: Шеремет Олена Ігорівна.

Позовні вимоги задоволено у повному обсязі.

Заочне рішення може бути переглянуто судом, що його ухвалив, за письмовою заявою відповідача, поданою протягом десяти днів з дня розміщення в газеті оголошення про розгляд справи.

Суддя Л. Б. Чернобривко

Шевченківський районний суд м. Києва викликає в судове засідання Купрійчука Василя Леонтіївича як відповідача по цивільній справі за позовом Публічного акціонерного товариства «КІВЕНЕРГО» до Купрійчука Василя Леонтіївича про стягнення заборгованості за надані послуги з центрального опалення та постачання гарячої води, яке відбудеться 07.12.2017р. о 15.00 год. за адресою: м. Київ, вул. Дегтярівська, 31-А, 4-й поверх, каб. 408. Явка до суду обов'язкова. У разі неявки справа буде розглядатися за наявними в ній доказами.

Суддя Піхур О. В.

Слов'янський міськрайонний суд Донецької області (84112, м. Слов'янськ, вул. Добровольського, 2) розглядає цивільну справу про стягнення заборгованості за позовом ТОВ ФК «Позика» до відповідача Явряна Самвела Мкртічовича, останнє місце реєстрації та проживання: Донецька обл., м. Горлівка, вул. Белінського, буд. 20, викликається 21 листопада 2017 року о 10 год. 00 хв. до суду для участі у розгляді справи по суті.

Відповідачу пропонується надати свої заперечення щодо позову та докази. У випадку неприбуття відповідача повинен повідомити суд про причини неявки, інакше справа буде розглянута в його відсутність.

Суддя Кузнецов Р. В.

Мелітопольський міськрайонний суд Запорізької області повідомляє Гука Ігоря Володимировича (останнє відоме місце проживання: Запорізька область, м. Мелітополь, вул. Університетська, 35/35), що 14 листопада 2017 року о 13.30 год. у приміщенні суду за адресою: м. Мелітополь, вул. Шмідта, 11, буде слухатись обвинувальний акт в кримінальному провадженні відносно Гука І.В. за ч. 3 ст. 368 КК України.

З опублікуванням оголошення про виклик Гук І. В. по даній справі вважається повідомленим про час та місце розгляду справи і у випадку неявки справа підлягає розгляду за його відсутності.

Суддя Редько О. В.

Ухвалою Бердянського міськрайонного суду Запорізької області від 06.10.2017 року призначено судове засідання в порядку спеціального судового провадження по кримінальному провадженню відносно Полторацької Ірини Іванівни, яка обвинувачується у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 28, ч. 2 ст. 110, ч. 1 ст. 258-3 КК України на 14.00 год. 23 листопада 2017 р., на 09.30 год. 24 листопада 2017 р.

До суду як обвинувачена викликається Полторацька Ірина Іванівна. Судове засідання відбудеться 23 листопада 2017 року о 14.00 год., 24 листопада 2017 року о 09.30 год. у приміщенні суду за адресою: Запорізька область, м. Бердянськ, вул. Консульська, 64, зал 303.

Суддя Троценко Т. А.

Апеляційний суд Донецької області у м. Бахмут повідомляє, що розгляд апеляційної скарги прокурора Регана Ю. А. на вирок Селидівського міського суду Донецької області від 12 червня 2017 року, у кримінальному провадженні, внесеному в ЄРДР за № 42015050000000629 від 09.11.2015 року за ч. 1 ст. 258³ КК України щодо Якубовського Едуарда Миколайовича, 16 вересня 1959 року народження, який мешкає за адресою: м. Донецьк, вул. Артема, 80, призначений на 7 листопада 2017 року об 11.00 годині.

Обвинуваченого Якубовського Е.М. просимо з'явитися в судове засідання на зазначену дату за адресою: м. Бахмут, вул. Свободи, 10.

Суддя Д. О. Круподеря

В провадженні Солом'янського районного суду м. Києва перебуває кримінальне провадження відносно Уржумової Наталії Валеріївни, обвинуваченої у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 111 КК України.

У зв'язку з чим, у підготовче судове засідання викликається Уржумова Наталія Валеріївна, 21.02.1972 р.н., обвинувачена у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 111 КК України, яке відбудеться 7 листопада 2017 року о 16.30 год. у приміщенні Солом'янського районного суду м. Києва за адресою: м. Київ, вул. П. Шутова, 1, каб. 4, **під головуванням судді Криворот О. О.**

У разі неявки обвинуваченої, оголошення вважається належним повідомленням, а кримінальне провадження буде здійснюватись за відсутністю обвинуваченої в порядку спеціального судового провадження.

Святошинський районний суд міста Києва викликає як обвинувачену Альошину Світлану Михайлівну для розгляду кримінального провадження з дозволом на здійснення спеціального судового провадження, внесеного до ЄРДР за № 42016000000004018 відносно Альошиної Світлани Михайлівни, обвинуваченої у вчиненні злочину, передбаченого ч. 1 ст. 111 КК України та повідомляє, що підготовче судове засідання відбудеться 08.11.2017 р. о 14 год. 00 хв. у приміщенні Святошинського районного суду міста Києва за адресою: м. Київ, вул. Жиянська, 142, зал судових засідань № 5.

У разі неявки обвинуваченого до суду, оголошення вважається належним повідомленням, а кримінальне провадження буде здійснюватись за відсутністю обвинуваченого в порядку спеціального судового провадження.

Суддя Бандура І. С.

Обухівський районний суд Київської області по цивільним справам 2-688/17, 2-1216/17 за позовом Глушенка Олега Вікторовича викликає як відповідача Щербакова Євгена Володимировича на 22 листопада 2017 року о 09 годині 30 хвилин та 10 годині 00 хвилин.

Судове засідання відбудеться **під головуванням судді Потабенко Л. В.** у приміщенні Обухівського районного суду Київської області за адресою: Київська обл., м. Обухів, вул. Київська, б. 20.

В разі неявки відповідача в судове засідання справа буде розглянута в його відсутність на підставі наявних у ній доказів.

Васильківський міськрайонний суд Київської області викликає Губрієнка Миколу Васильовича, як відповідача в цивільній справі за позовом Корнієнко Надії Андріївни до Губрієнка Миколи Васильовича про припинення права спільної часткової власності та визнання права власності.

Судове засідання відбудеться 8 листопада 2017 року об 11 год. 30 хв. у приміщенні суду за адресою: м. Васильків, вул. Шевченка, 8, каб. 304.

У разі неявки відповідача слухання справи відбуватиметься за його відсутністю. Суд роз'яснює відповідачу обов'язок повідомлення про причини неявки.

Суддя С. В. Корнієнко

Василівський районний суд Запорізької області викликає Чабана Артема Олександровича, 13 березня 1982 року народження, у судові засідання по кримінальному провадженню № 1-кп/311/249/2017 відносно Чабана Артема Олександровича, у вчиненні злочину, передбаченого ч. 1 ст. 258-3 КК України, які відбудуться 23.11.2017 року об 11.00 год., 04.12.2017 року о 10.00 год., 23.01.2018 року о 10.00 год., 13.02.2018 року о 10.00 год. у приміщенні суду за адресою: вул. Державна, 2, м. Василівка Запорізької області.

Суддя Носик М. А.

Козелецький районний суд Чернігівської області викликає відповідача Запеку Ігоря Михайловича, 5 березня 1991 року народження, останнє відоме місце проживання якого: с. Патюті, вул. Мартиненка, 35, Козелецького району Чернігівської області, у судове засідання на 09.30 годину 15 листопада 2017 року (17000, смт Козелець, вул. Свято-Преображенська, 7, Чернігівської області) у цивільній справі за позовом Запеки Юлії Олександрівни до Запеки Ігоря Михайловича про розірвання шлюбу.

З опублікуванням оголошення про виклик відповідач вважається повідомленим про день, час і місце розгляду справи. У разі неявки відповідача в судове засідання справа може бути розглянута за його відсутності.

Суддя Соловей В. В.

В провадженні Бердянського міськрайонного суду Запорізької області знаходиться обвинувальний акт у кримінальному провадженні відносно Мазина Вадима Миколайовича у вчиненні кримінального правопорушення (злочину), передбаченого ч. 1 ст. 258-3 КК України.

Як обвинувачений викликається Мазин Вадим Миколайович у підготовче судове засідання, яке призначено на 10 год. 00 хв. 17 листопада 2017 року та відбудеться в приміщенні Бердянського міськрайонного суду Запорізької області за адресою: вул. Консульська, 64, м. Бердянськ, Запорізька область.

Суддя Білоусова О. М.

Балтський районний суд Одеської області викликає в судове засідання відповідача Тищенка Володимира Вікторовича для розгляду цивільної справи за позовом Тищенко Л. В. про розірвання шлюбу. Судове засідання відбудеться 15.11.2017 року о 09.00 год. у приміщенні Балтського районного суду. У разі неявки в судове засідання відповідача справа може бути розглянута за його відсутності за наявними в ній доказами.

Суддя О. М. Ільницька

Святошинський районний суд міста Києва викликає як обвинувачену Соколову Ірину Олександрівну для розгляду кримінального провадження з дозволом на здійснення спеціального судового провадження, внесеного до ЄРДР за № 42016000000004015 відносно Соколової Ірини Олександрівни, обвинуваченої у вчиненні злочину, передбаченого ч. 1 ст. 111 КК України та повідомляє, що підготовче судове засідання відбудеться 08.11.2017 р. о 14 год. 00 хв. у приміщенні Святошинського районного суду міста Києва за адресою: м. Київ, вул. Жиянська, 142, зал судових засідань № 5.

У разі неявки обвинуваченої до суду, оголошення вважається належним повідомленням, а кримінальне провадження буде здійснюватись за відсутністю обвинуваченої в порядку спеціального судового провадження.

Суддя Бандура І. С.

Святошинський районний суд міста Києва викликає як обвинувачену Альошину Світлану Михайлівну для розгляду кримінального провадження з дозволом на здійснення спеціального судового провадження, внесеного до ЄРДР за № 42016000000004018 відносно Альошиної Світлани Михайлівни, обвинуваченої у вчиненні злочину, передбаченого ч. 1 ст. 111 КК України та повідомляє, що підготовче судове засідання відбудеться 08.11.2017 р. о 15 год. 00 хв. у приміщенні Святошинського районного суду міста Києва за адресою: м. Київ, вул. Жиянська, 142, залі судових засідань № 5.

У разі неявки обвинуваченого до суду, оголошення вважається належним повідомленням, а кримінальне провадження буде здійснюватись за відсутністю обвинуваченого в порядку спеціального судового провадження.

Суддя Бандура І. С.

Обухівський районний суд Київської області по цивільним справам 2-688/17, 2-1216/17 за позовом Глушенка Олега Вікторовича викликає як відповідача Щербакова Євгена Володимировича на 22 листопада 2017 року о 09 годині 30 хвилин та 10 годині 00 хвилин.

Судове засідання відбудеться **під головуванням судді Потабенко Л. В.** у приміщенні Обухівського районного суду Київської області за адресою: Київська обл., м. Обухів, вул. Київська, б. 20.

В разі неявки відповідача в судове засідання справа буде розглянута в його відсутність на підставі наявних у ній доказів.

Троїцький районний суд Луганської області повідомляє, що 27.07.2017 року по цивільній справі № 433/1321/16-ц за позовом КС «Імперіал ЛТД» до Мозгової Світлани Леонідівни про розірвання кредитних договорів було ухвалено заочне рішення.

Позовні вимоги було задоволено у повному обсязі.

Суддя О. І. Суський

ВІСТІ ЗВІДУСІЛЬ

ФОТОФАКТ



БИГ, ЩО РЯТУЄ. Завершальний етап всеукраїнської бігової ліги Run Ukraine Running League 2017, що складається з 5 бігових подій у чотирьох українських містах, — Львівський напівмарафон зібрав 2 250 бігунів з 25 країн світу. Професіонали та любителі, дорослі й діти поборолі негоду заради незабутніх фінішних емоцій. До речі, маршрут, який пролягає історичними вулицями міста, вже традиційно і стартував, і фінішував біля оперного театру.

Цього разу організатори події пропонували учасникам традиційні індивідуальні дистанції: 21, 10, 5 або 2 км, а також естафетний забіг.

Переможцем другого Львівського напівмарафону став досвідчений місцевий марафонець Тарас Сало. Він фінішував з часом 1:07:43, встановивши новий рекорд траси і поліпшивши торішній результат на одну хвилину.

Серед жінок на головній дистанції запеклої конкуренції не було. Першою фінішу досягла спортсменка з Миколаєва — Валентина Кілярська. Вона пододала дистанцію з часом 1:19:12.

А рятувальник з Києва Володимир Сковородка, який подолав дистанцію 21,0975 км у повному спорядженні пожежника, встановив національний рекорд України і, сподівається, привернув увагу до своєї професії.

У прифронтовій зоні відновили поштове відділення

Іванка МІЩЕНКО
для «Урядового кур'єра»

НА ЧАСІ. Усього сорок чотири відділення Укрпошти розташовано у прифронтовій зоні Луганської області. Багато з них постраждали від обстрілів, а найбільше — одне із трьох у Станиці Луганській. У споруді у кварталі Молодіжному від близького вибуху знесло дах, вибило вікна. Прикро, бо, як повідомляють представники Станічно-Луганської райдержадміністрації, відкриття тутешнього відділення зв'язку відбулося майже напередодні початку бойових дій у сели-

щі, воно було оснащено найсучаснішим обладнанням. Та саме цій споруді знадобився серйозний ремонт усіх комунікацій.

І ось поштове відділення знову відчинило двері для клієнтів. Послуги Укрпошти повертаються до районного центру, який і нині перебуває на вістрі ситуації: неподалік лінія розмежування та єдиний в області контрольно-пропускний пункт. У Станиці Луганській тепер часто бувають гості не лише з інших областей України. Тут відбуваються фестивалі, які збирають велику кількість людей. Одне сло-

во, охочих отримати посилки, листи та відіслати телеграми й бандеролі чимало.

«Ми налаштовані на те, щоб допомагати людям швидко, якомога дешевше та зручніше надсилати посилки споживачам у всій Україні й за кордоном, отримувати звідти необхідні товари, — каже перший заступник генерального директора Укрпошти з операційної діяльності Олександр Перцовський, який узяв участь у відкритті оновленого пункту поштового зв'язку. — Обсяги таких послуг завдяки їх оновленню та осучасненню внаслідок реформи на-

шої компанії динамічно зростають у всій країні. Між іншим, є серед них і «Власна марка». Цими днями комплект її присвячено саме Станиці Луганській. Приємно, що тут, в оновленому відділенні, стала працювати молодь. Чекаємо на неї всюди — у нас тепер багато цікавого».

За повідомленням пресслужби обласного управління Укрпошти, представники керівництва підприємства у службовій поїздці містами та районами області з'ясовували проблеми поштової мережі, можливості її подальшого розвитку та модернізації.

Черкащан закликають активніше освоювати природоохоронні кошти

Роман КИРЕЙ,
«Урядовий кур'єр»

ЕКОЛОГІЯ. Важко переоцінити важливість природоохоронних заходів, які нині здійснюють у кожному регіоні. На Черкащині, приміром, активніше почали працювати над відновленням гідрологічного режиму річок, реконструкцією каналізаційних мереж. Давно назріло питання утилізації твердих побутових відходів у містах і селах. Є й низка інших важливих екологічних проблем, які внесено до відповідної обласної програми. Для цього в місцевих бюджетах закладені відповідні кошти.

Управління екології та природоохоронних ресурсів облдержадміністрації проаналізувало, як же освоюють їх місцеві ради. Як повідомила на нараді в облдержадміністрації начальник управління Олена Звягінцева, станом на початок жовтня передбачений природоохоронний фонд використано лише на третину.

— Приміром, поліпшення гідрологічного стану водних об'єктів потребує системної роботи на всіх рівнях, — зауважила Олена Звягінцева. — Адже виконання часткових заходів на окремих ділянках не дає необхідного ефекту. Актуальним залишається й питання винесення меж те-

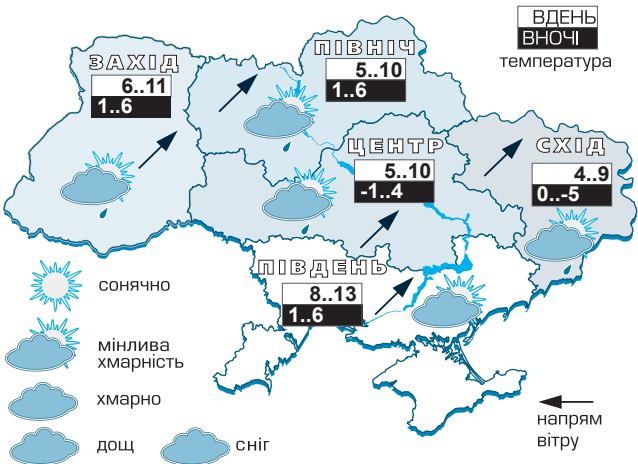
риторій та об'єктів в натуру. В області виявлено факти використання земельних ділянок природно-заповідного фонду під господарську діяльність. Це суперечить їхньому цільовому призначенню. Нагальною проблемою в кожному селі, селищі та місті залишається утилізація твердих побутових відходів. Тут до речим було б придбання саме обладнання та машин для збирання та транспортування відходів (смітєвозів), запровадження системи роздільного збирання тощо.

Ураховуючи той факт, що екологічні проблеми зачіпають інтереси не одного села, а інколи й не одного району,

для їхнього розв'язання доцільним було б об'єднання коштів. Це ніяк не суперечить Закону «Про місцеве самоврядування в Україні». Тож для реалізації спільних проєктів окремі повноваження та власні бюджетні кошти можна об'єднувати на договірних засадах. Тим часом слабо використовують передбачені на природоохоронні заходи кошти зокрема в Каневі, Ватутіно, Смілі, Умані, Городищенському, Драбівському, Кам'янському та Катеринопільському районах.

На нараді намічено шляхи поліпшення реалізації природоохоронних заходів за рахунок коштів місцевих бюджетів.

ПОГОДА НА ЗАВТРА



ТЕМПЕРАТУРА ПО ОБЛАСТЯХ УКРАЇНИ НА 2 ЛИСТОПАДА

Область	Ніч	День	Область	Ніч	День
Київська	+1 +6	+5 +10	Черкаська	+1 +6	+5 +10
Житомирська	+1 +6	+5 +10	Кіровоградська	+1 +6	+5 +10
Чернігівська	+2 -3	+4 +9	Полтавська	0 -5	+4 +9
Сумська	0 -5	+4 +9	Дніпропетровська	+2 -3	+4 +9
Закарпатська	+1 +6	+5 +10	Одеська	+1 +6	+8 +13
Рівненська	+1 +6	+5 +10	Миколаївська	+1 +6	+8 +13
Львівська	+2 +7	+7 +12	Херсонська	+1 +6	+7 +12
Івано-Франківська	+1 +6	+8 +13	Запорізька	-2 +3	+6 +11
Волинська	+1 +6	+5 +10	Харківська	0 -5	+3 +8
Хмельницька	+1 +6	+5 +10	Донецька	0 -5	+5 +10
Чернівецька	+1 +6	+8 +13	Луганська	0 -5	+3 +8
Тернопільська	+1 +6	+5 +10	Крим	+1 +6	+8 +13
Вінницька	+1 +6	+5 +10	Київ	+4 +6	+8 +10

Укргідрометцентр

ФІФА шукає альтернативу

Ганна РОМАШКО
для «Урядового кур'єра»

ПЕРЕЗАВАНТАЖЕННЯ. Міжнародна федерація футболних асоціацій (ФІФА) може замінити товариські матчі національних збірних новим турніром під назвою «Світова ліга». Питання обговорювалося на зустрічі представників футболних конфедерацій, що відбулася в Індії минулого тижня, повідомляє Укрінформ.

Якщо ініціатива отримає підтримку, то турнір розпочнеться в 2019 році і триватиме протягом календарного року. Формат Світової ліги буде схожий з Лігою Націй — новим турніром від УЄФА. У ній буде три дивізіони, до яких команди потраплятимуть залежно від рейтингу. Зазначимо, що після рішення УЄФА проводити Лігу Націй проти такої ідеї різко виступили команди з Південної Америки, які практикують проведення товариських матчів проти топ-збірних Європи. Однак організатори Світової ліги мають намір усунути цю прогалину і вирішити проблему.

«Писанку» визнали досконалою

Марія ЛАГІДНА
для «Урядового кур'єра»

РЕЙТИНГ. Музей писанкового розпису, філіал Національного музею народного мистецтва Гуцульщини та Покуття імені Й. Кобринського, що в місті Коломия на Івано-Франківщині, отримав сертифікат-відзнаку від популярного в усьому світі сайту для мандрівників TripAdvisor.

У відзнаці зазначено, що «Сертифікат про досконалість» (Certificate of excellence) міжнародні експерти з туризму надали Музею писанкового розпису, який має неофіційну назву Музей «Писанка», за високий рейтинг від відвідувачів. Про це повідомляє «Дзеркало Коломиї».

Варто зазначити, що заклад єдиний у світі музею писанки або писанкового розпису. Споруда, в якій його розміщено, зведена в формі 13-метрового яйця-писанки. Експозиція музею налічує понад 12 тисяч писанок і декоративних яєць з різних регіонів України та світу. У колекції зберігаються традиції розпису ще дохристиянських часів.