



24

Володимир ЗАЙКОВ: «Завдання профспілок – знайти баланс між інтересами держави, робітника та бізнесу»

Під час нашої зустрічі з головою профспілки працівників морського транспорту ДП «Одеський морський торговельний порт», президентом Асоціації «Ветеранський рух Одеського регіону» Володимиром Зайковим я поцікавився: яким має бути профспілковий лідер, щоб успішно виконувати свої обов'язки? – Передусім цінувати людей. Жити їхніми інтересами й потребами! Тоді й діалог буде нормальний, і підтримка, – запевнив мій співрозмовник, який уже 30 років захищає та обстоює права працівників морської галузі.

– Шановний Володимире Никифоровичу, цьогоріч у червні Президент України підписав Закон «Про морські порти України», розроблений Міністерством інфраструктури України. Як цей документ, на вашу думку, вплине на роботу ДП «Одеський морський торговельний порт»?

– Гадаю, цей законодавчий акт був підготовлений вчасно. Не треба нічого нового винаходити: досить було лише запозичити європейську модель. Тепер дуже важливо, щоб усі органи державної влади діяли в унісон і щоб можна було створити умови для розвитку державно-приватної портової галузі й працювати відкрито, зміцнюючи транспортний потенціал України.

Одразу зазначу, що в Одеському порту закон уже на 80 відсотків реалізовано. І хоча складські комплекси, перевантажувальне обладнання перебувають переважно в державній власності, де-факто ними керують приватні компанії, які вкладають кошти в їхній розвиток і несуть відповідальність за їхнє ефективне застосування. І те, що 20 років тому було вілене в життя нашим тодішнім начальником порту, а нині Героєм України, почесним президентом ДП «ОМТП» Миколою Пантелеймоновичем Павлюком і його командою (а саме – застосування європейської моделі), тепер, по суті, визнане на законодавчому рівні.

Отже, узаконено й чітко прописано державно-приватне партнерство – основну та найефективнішу модель подальшого функціонування й розвитку портів. Думаю, життя довело ефективність цього механізму. В Одеський порт упродовж останніх 20 років вкладено понад 300 мільйонів доларів залучених коштів. У нас один із найвищих рівень зарплати в галузі. А головне – неабияк зросли виробничі потужності, відповідно збільшилися обсяги відраховувань до бюджетів усіх рівнів.

З другого боку, нині бачимо, яку кризу переживає значна части-

на державних портів, що працювали самостійно та через певні обставини вчасно не реалізували державно-приватну модель. І врешті залишилися без коштів на модернізацію портового господарства.

– Гарзд, а чи не зруйнують систему соціального захисту портовиків, як на вашу думку, нові власники, котрі незабаром з'являться в портах?

– Я не бачу тут небезпеки. Ті робітники, які працювали в Одеському морському торговельному порту, залишаться в нас і надалі. Ми укладемо договір, братимемо участь у переговорах з тією або іншою компанією. І, безперечно, висуватимемо свої вимоги до нових господарів.

Наприклад, нині в нашому порту організовують комбінат харчування, що буде самостійним від ДП «Одеський морський торговельний порт». Ми висунули потенційному орендареві вимоги, з якими він погодився.

– Тобто ви переконані, що тут немає підводних каменів, які згодом дадуться взнаки в соціальній захищеності працівників державного підприємства?

– Я впевнений, що ні. Бо в Одеському морському торговельному порту кількість працюючих значно менша, ніж у наших сусідів: близько 2600 осіб – це персонал ДП «ОМТП» і більш як 4000 – співробітники приватних стивідорних компаній. (Стивідорні компанії – суб'єкти господарювання, що спеціалізуються на виконанні вантажно-розвантажувальних робіт, укладанні вантажів на судні. – Ред.)

Можна прогнозувати, що якісь види послуг з-поміж тих, що нині надає порт, вийдуть на ринок і їх пропонуватимуть як державні, так і приватні компанії. Але в усякому разі самі по собі послуги, а відповідно й люди, котрі їх надають, з порту не підуть. Тому, на наш погляд, може бути лише якийсь незначний перерозподіл співробітників, пов'язаний зі зміною форми власності працевластувача.

Та й колективні договори ніхто не відміняв. Зобов'язання забезпечувати наших фахівців, робітників зарплатою, не нижчою, ніж у порту, також обов'язково збережеться. Адже ніхто не дозволить будь-яких порушень на етапі реформування портової сфери.

Загалом будь-яка реформа на початковому етапі завжди викликає деяку невпевненість у завтрашньому дні. Але, скажімо, після двох-трьох років апробації новації починають вселяти оптимізм. Переконаний, що соціальної захищеності портовиків України аж ніяк не будуть ущемлені! Тим паче в порту накопичено великий досвід співпраці зі стивідорними ком-

Дописка журналу **Віче**

Володимир Никифорович Зайков народився 1 травня 1949 року в селі Кошари Комінтернівського району Одеської області. 1966–1967 рр. – навчання в Одеському морському професійно-технічному училищі № 17 за фахом «матрос». 1967–1971 рр. – служба у лавах Радянської армії. 1971–1978 рр. – працює матросом на суднах Чорноморського пароплавства. З 1978 року працював на ДП «Одеський морський торговельний порт» на різних посадах у профспілці. 1994-го закінчив Соціально-економічний інститут праці та соціальних відносин за фахом «економіст». Обирався депутатом Одеської обласної ради. З 2004 року – голова первинної профспілкової організації ДП «Одеський морський торговельний порт». З 2008-го – президент Асоціації «Ветеранський рух Одеського регіону». Має чимало державних та церковних нагород, Відзнаку голови Одеської обласної адміністрації. Почесний робітник морського транспорту України. Хобі – рибалка та полювання. Одружений, має сина.



паніями. І можу запевнити: всі сторони виконують свої зобов'язання.

– Збільшення приватного сектору в портовій сфері за відсутності спеціального законодавства призвело свого часу до конфліктних ситуацій між портами й терміналами. Зрештою, страждали прості робітники, порушувалися їхні соціальні права! Що, на вашу думку, треба зробити, аби уникнути конфліктів? Схоже, в Одеському морському торговельному порту знайшли «ліки» від таких ситуацій?

– У нас таємниці немає. Є прагматизм. Треба всім учитися зберігати той баланс соціальної та економічної політики, який встановлений з приватними компаніями у порту.

Гадаю, що протистояння «Укртрансконтейнер» – Іллічівський морський торговельний порт, порт Южний – «Трансінвестсервіс» тощо є наслідком небажання сторін вести діалог.

На мій погляд, конфлікти також спричинювало те, що робота приватних підприємств не була належно прописана в законодавстві. Відповідно до нового закону про порти, усі приватні термінали, розташовані в акваторії держпортів, підпадають під поняття «порт», яке стає вже не юридичним, а географічним. Так прийнято в Антверпені, Гамбурзі та інших великих європейських портах.

– У світлі змін та новацій поділіться досвідом, як у 1990-х роках на ДП «Одеський морський торговельний порт» створили систему соціального захисту працівників, як налагоджували стосунки з приватними стивідорними компаніями?

– Я розумію, що в інших портах стурбовані цим законом. Оскільки все нове часто викликає недовіру. Передусім порадив би тим, хто бажає вивчити наш досвід, приїхати в Одеський порт, докладно ознайомитися з роботою нашого держпідприємства, як це нещодавно зробила делегація з порту «Октябрьський» (місто Миколаїв).

Згадайте, що відбувалося після розвалу Радянського Союзу, який хаос панував в економіці. Одеський морський торговельний порт тоді входив до складу славнозвісного Чорноморського пароплавства. І де воно тепер?

На початку, звісно, виникали проблеми, але завдяки авторитетові начальника порту Миколи Павлюка, профспілкової організації їх успішно розв'язували, ми відстояли соціальний пакет, люди повірили і підтримали своє керівництво. І порт у 1990-х завдяки вчасним реформам став провідним у морській галузі України, даючи понад 40 відсотків прибутку всіх портів!

Зауважу, тоді не втратили жодного робочого місця. Соціальну захищеність, соціальний пакет зберегли. І як наслідок – зросла заробітна плата.

– Чи вдалося порту зберегти соціальні здобутки трудового колективу?

– Так, удалося. Хоча економічна криза 2008–2009 років призвела до зменшення обсягів вантажів, що переробляються на причалах і, відповідно, зменшення дохідної частини бюджету Одеського морського торговельного порту.

Однак завдяки мобілізації коштів за рахунок інших статей профспілкового бюджету, а також за допомогою адміністрації ДП «Одеський мор-

ський торговельний порт», профкому вдається належно забезпечувати основний соціальний пакет портовиків. Перш за все це стосується медичних програм. Функціонує і має все необхідне медико-санітарна частина, де надається терапевтична, хірургічна та інша допомога працівникам порту, стивідорним компаніям і непрацюючим ветеранам. Діє програма медичного страхування працівників ДП «ОМТП» за програмою «Швидка допомога».

Для надання путівок на оздоровчо-курортне лікування Державним фондом соціального страхування профспілка уклала прямі договори з кількома оздоровницями Прикарпаття. Завдяки цьому портовики отримують путівки за цінами, нижчими за ринкові.

Діє програма «Турбота», спрямована на соціальний захист ветеранів підприємства. Вони отримують щомісячну матеріальну допомогу. Також матеріальна допомога надається до Дня Перемоги, Дня літньої людини, а також, за окремими заявами, на оплату ліків і лікування в стаціонарах лікарень міста.

Отже, незважаючи на кризу, наслідки якої ми відчуваємо понині, нам удається утримувати високий рівень соціальних гарантій і виконувати всі пункти Колективного договору, що стосується створення безпечних умов праці, вчасної виплати зарплатні, відпускних, лікарняних, медичного обслуговування працівників і ветеранів порту, організації оздоровлення та санаторно-курортного лікування.

– Володимире Никифоровичу, в Україні нині виробляють глобальну стратегію розвитку портового комплексу України. Як, на вашу думку, в цьому процесі місце і роль профспілок?

– Передусім стратегію розробляє хто? Люди. Вони й утілюють її в життя. Для того, щоб захистити людей, безперечно, потрібна профспілка. Я вже не раз казав, що працедавець має свої економічні інтереси, прагне якомога більше заробити. Але й робітники мають свої інтереси. І від того, наскільки вони захищені, залежатиме нормальний клімат на підприємстві. Ось тут ми й усвідомлюємо: у нормальному кліматі на підприємстві зацікавлені й працедавці, й профспілки! Адже завдання профспілок – знайти баланс між інтересами держави, робітника та бізнесу! І це, звісно, потрібно враховувати, розробляючи глобальну стратегію розвитку портового комплексу України.



Володимир Зайков завжди знаходить вільну хвилину для допомоги портовикам, пенсіонерам і ветеранам

Розмову вів Євген ТИЩУК.
Фото автора.