

винні бути тут першими й обговорювати питання бізнесу. Позиція уряду і Прем'єр-міністра дуже чітка: якщо керівництво ДФС не почне оновлювати персональний склад, як ми це робимо з поліцією, значить, змінюватиметься керівництво служби, яка нині налічує 50–60 тисяч людей», – зазначив Петренко.

– Дивлюся, в залі, напевно, 90% облич – знайомі. Сумно, що ми 20 років говоримо про одне й те саме. Але, незважаючи на всі наші обґрунтовані скарги, малий та середній бізнес в Україні є. І він – основа економіки, це майже половина зайнятого населення, це 70% усіх податкових надходжень, – заува-

жила **голова Державної регуляторної служби України Ксенія ЛЯПІНА**. – Нині є дві крайності. Одна – кричати «Зрада!», «Нічого не робиться!». Друга – казати, що все блискуче й прекрасне. Правда, як завжди, десь посередині.

Серед того, що зробила влада, вона згадала ліквідацію 47 контрольних органів із 79. Зокрема, замість Держінспекції з питань захисту прав споживачів створено Державну службу з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів. Також Ксенія Ляпіна зауважила, що внаслідок мораторію на перевірки суб'єктів підприємницької діяльності кількість перевірок скоротилася на 85%.

– Однак фіскальні перевірки, на жаль, живуть своїм життям. І всі наші зусилля з дерегуляції, на жаль, поки що до них не дійшли, – підкреслила вона.

**Бізнес-омбудсмен в Україні Альгірдас ШЕМЕТА** розповів, що за 4 місяці роботи він отримав 360 скарг від підприємців, із яких 84% – від малого та середнього бізнесу. Найбільше нарікають на адміністрування податків, а також «національний спорт» України – дії силових структур проти бізнесу. За цей час прямиї фінансовий ефект роботи інституту омбудсмена – 110 мільйонів гривень. Це – повернений ПДВ, анульовані штрафи та санкції.

## Профспілки – за конструктивний діалог із Міністерством інфраструктури



**Закон України «Про морські порти» закріпив статус України як морської держави, а також встановив низку істотних правових норм, котрі визначають роботу підприємств морської галузі в ринкових умовах. На жаль, розмежування функцій і затвердження основних положень про Адміністрацію морських портів України здійснювалися в період розквіту корупції в усіх сферах економіки, що й призвело до збереження за державним підприємством не властивих йому господарських функцій. Тому не випадково на черговій Координаційній раді голів профспілкових організацій морського транспорту України, яка відбулася в Одесі під головуванням Володимира Зайкова – голови профспілки працівників морського транспорту Одеського морського порту, розглядалися проект пропозицій щодо внесення змін і доповнень до Закону України «Про морські порти», фінансовий план, відрахування профспілкам та інші важливі питання морської галузі.**

У ході засідання профспілкові лідери висловили стурбованість тим, що блокування розвитку морських портів через процедуру затвердження фінплану посилило і без того складну ситуацію зі старінням основних фондів, знизить конкурентоспроможність вітчизняних портів і негативно позначиться на соціальній захищеності трудових колективів. Адже ця тенденція триває вже не перший рік.

– Потрібно, щоб фінплан затверджували в січні, а не у вересні–жовтні, і щоб порти, адміністрації працювали саме за цим фінпланом. Тоді буде перспектива розвитку галузі, – висловив спільну думку координатор ради Володимир Зайков.

Проблема, на погляд профспілкових лідерів, полягає ще й у тому, що всі господарські функції тепер у руках Адміністрації морських портів України (АМПУ), через що керівники філій позбавлені будь-яких повноважень. У людини проблеми зі здоров'ям – соцдопомогу потрібно узгоджувати з АМПУ. Внести доповнення в колдоговір – лише після підпису особисто голови Адміністрації. Для того, щоб прийняти на роботу спеціаліста, треба знову йти в АМПУ...

– Так, держава, як суб'єкт, котрий розпоряджається цією власністю, може впливати, але ж не доводити все це до абсурду. Хіба, щоб призначити прибиральницю, потрібно йти до вищого керівництва Адміністрації морських портів України? – доречно запитує голова профспілки працівників морського транспорту Іллічівського морського порту Сергій Бризгалов.

На жаль, нова система врядування зумовила й необґрунтоване зростання чисельності апарату керівництва, а це, у свою чергу, породило складний чиновницький механізм, який загрожує повним руйнуванням системи врядування портів. Окрім того, поступово з різних причин втрачають інтерес до морської галузі України іно-



земні інвестори, а в Міністерстві інфраструктури ігнорують розпорядження Прем'єр-міністра про те, що до складу конкурсної комісії на заміщення вакантних посад керівників держпідприємств мають бути включені й представники сторін соціального діалогу.

– Наявна законодавча база абсолютно не заважає Міністерству інфраструктури прислухатися до думки трудового колективу, що вони, в принципі, й зобов'язані робити, – наголосує голова Федерації морських профспілок України Максим Слюсаревський.

«Порти на межі виживання», – били в дзвони лідери профспілок на засіданні Координаційної ради. Для припинення негативних процесів у морській галузі необхідно в найкоротші терміни провести низку кардинальних реформ. Потрібно якомога швидше внести зміни в нормативні та інші документи, що встановлюють статус АМПУ, в яких чітко розме-

Серед пропозицій Шемети – перестати планувати повернення ПДВ у видатковій частині держбюджету (у нормальних країнах це чистий прибуток уже з виключенням повернутого ПДВ), адже це гроші бізнесу, а не держави. Також слід скасувати вимогу поповнювати ПДВ-рахунки коштами підприємців і формальну чи неформальну інструкцію податківцям судитися до касації, навіть коли справа стосується незначної суми коштів, а також запровадити жорсткі санкції податківцям за невиконання рішень судів.

– Я вів бізнес у більш як 18 країнах Східної Європи й ніде не бачив такої

корупції, як в Україні. Ніде немає ситуації, коли на кожному кроці зловмисники в золотих годинниках приходять і вимагають гроші в бізнесу. Тому те, що ми робимо на економічному фронті, нічого не вартуватиме, якщо правоохоронні органи не почнуть належно працювати. Так само вважаю, що всі контрольні органи на цьому етапі розвитку країни – це зло, і поки ми їх радикально не реорганізуємо, ситуація не зміниться, – підкреслив **міністр економічного розвитку і торгівлі України Айварас АБРОМАВИЧУС**.

Серед вагомих вдалих кроків він виділив макроекономічну стабілізацію

в країні, багато ініціатив із дерегуляції та мораторій на перевірки бізнесу. Анонсував, що незабаром спільно з міжнародними партнерами буде створено фонд гарантування кредитів розміром кілька десятків мільйонів євро, тож маленькі компанії зможуть отримувати кредити до 40 тисяч євро.

За наслідками парламентських слухань Комітет з питань промислової політики та підприємництва підготує проект рекомендацій, які незабаром розгляне сесійна зала.

Ігор БЕККЕР.

Фото Миколи БІЛОКОПИТОВА.



жувати адміністративні функції й господарські. Невластиві АМПУ господарські функції передати іншим держпідприємствам, наприклад, морським портам. Необхідно скоротити адміністративні обмеження та провести ретельну інвентаризацію портового господарства на предмет вилучення низки об'єктів зі списку стратегічних для їх подальшої приватизації з метою вкладення отриманих коштів у розвиток галузі. Потребує негайної оптимізації й система врядування на базі досвідченої роботи передових портів ЄС.

– Ми розуміємо, що успіх наступного етапу портової реформи також значною мірою залежатиме від конструктивного діалогу між працедавцем і трудовими колективами в особі їхніх виборних органів – профспілок. Отже, хоча запевнити, що профспілки – за конструктивний діалог із Міністерством інфраструктури. Але ми хочемо справжнього діалогу, – зауважив Володимир Зайков.

На Координаційній раді виступив і представник Адміністрації морських портів України, який погодився з тим, що в роботі АМПУ є недоопрацювання.

– Питання щодо узгодження фінплану актуальні, ми цим займаємося, хоча нам нічого сьогодні не заважає виплачувати зарплати, проводити ремонтні та днопоглиблювальні роботи в портах. А ось якщо казати про зміни до закону про держзакупівлі, то питання залишається відкритим... Адже цей закон має відповідати вимогам Євросоюзу щодо того, як витратити держкошти й кошти підприємства, прирівняні до держбюджету, – коментує критичні зауваження перший заступник голови Державного підприємства «АМПУ» Юрій Наконечний.

Наприкінці заходу за традицією виступив почесний президент Одеського морського порту, Герой України Микола Павлюк, який констатував, що портова реформа – це робота попередньої влади, котра створювала під себе Адміністрацію морських портів України, щоб приватизувати порт «Южний».

– Вихід один: нинішню Адміністрацію потрібно при-  
брати й створити організацію відповідно до закону, яка

займатиметься виключно адміністративними питаннями. А портам потрібно повернути господарські функції, – переконаний Микола Павлюк.

Підбиваючи підсумки, координатор ради Володимир Зайков повідомив, що учасники засідання сформулювали робочу групу з членів Координаційної ради, котра вестиме діалог із керівництвом Міністерства інфраструктури для обговорення шляхів удосконалення державного управління морською галуззю. Тим паче Асоціація портів разом із громадською радою при Міністерстві інфраструктури вже направила відповідні вимоги до профільного відомства. І це дає надію, що до голосу профспілок урешті прислухаються, а отже, права трудових колективів будуть дотримані.

Фото автора.

**День**

## 1 листопада – День працівника соціальної сфери

Відповідно до указу Президента України від 13 квітня 1999 року він припадає на першу неділю місяця.

Встановлення цього дня мало логічне підґрунтя: потребу вшанувати подвижників, які віддають своє тепло чужим людям. Вартові милосердя часто забувають про власні проблеми, витрачають час і сили на благородну справу. Донедавна фігурувала офіційна статистика щодо 150 тисяч бійців соціального фронту. Нині від цієї цифри мало що залишилося. Економічна криза вдарила передусім по цій категорії працівників: останнім часом їх масово скорочували. Унаслідок чого багато тих, хто потребує турботи, мусять обходитися без своїх помічників. А ті, хто вдається до недалекоглядних заходів і не думає про власне майбутнє, ризикують колись залишитися хворими, самотніми, безпорадними.

Н. І.