

перешкоди... громадянина можливість особисто прибути у вказаний пункт строк. Причини неприбуття мають бути підтверджені відповідними документами.

мація про поважність причин може бути не повідомлена працівником або повідомлена усно.

Проте слід мати на увазі, що прогук є порушенням трудової дисципліни, й у цьому разі роботодавець на підставі положень ст. 149 КЗпПУ повинен отримати від працівника письмові пояснення.

За відсутності письмових пояснень та доказів призову під час мобілізації такий працівник зможе по-

новитися на роботі за рішенням суду зі стягненням з підприємства розміру середньої заробітної плати за час вимушеного прогону.

Крім того, відповідно до абз. 4 ст. 265 КЗпПУ за порушення встановлених термінів виплати заробітної плати працівникам більш як за один місяць, інших виплат, передбачених законодавством про працю, виплату їх не в повному обсязі юридична особа та фізична особа-підприємець

несе відповідальність у трикратному розмірі мінімальної заробітної плати, встановленої законом на момент виявлення порушення. Згідно зі ст. 41 КЗпПУ передбачено відповідальність посадових осіб підприємства за порушення встановлених термінів виплати заробітної плати в розмірі від 510 до 1700 гривень, а згідно зі ст. 175 КК України – кримінальну відповідальність за умисну невиклату заробітної плати більш як один місяць.

Порти зачекалися реформ

59



Євген ТИЩУК

В Україні ось уже кілька років відбувається реформа портової галузі. Прийнятий 17 травня 2012 року Закон «Про морські порти України» кардинально змінив стан справ у портах, але водночас виявив низку проблем (відсутність інвестицій у розвиток підприємств морської галузі, подальше скорочення працівників, жорстка монополія на управління).

Про це йшлося на прес-конференції «А де реформи в портовій галузі?» у Києві (Майдан Прес Центр) за участю голів профспілок найбільших портів України.

За словами координатора Координаційної ради профспілок морського транспорту України, голови профспілки працівників морського транспорту Одеського морського порту Володимира Зайкова, Закон «Про морські порти...» закріпив статус України як морської держави, а також встановив цілу низку правових норм, унаслідок чого було створено Адміністрацію морських портів України (АМПУ).

На жаль, розмежування функцій і затвердження основних положень про АМПУ здійснювалося за процвітання корупції в усіх галузях економіки України, що й призвело до збереження за ДП «АМПУ» низки невластивих їй господарських функцій і, як наслідок, до зниження якості виконуваних функцій управління.

– У портовому господарстві з червня 2013 року є негативна динаміка, – вважає Володимир Зайков. – Щоб припинити подальше поглиблення негативних процесів у морській галузі, необхідно в найкоротші терміни провести певні кар-

динальні реформи, які мають бути розглянуті на спеціальному засіданні Кабінету Міністрів України стосовно створення сприятливих, економічно виправданих умов роботи морської галузі. До розмови слід

залучити широке коло підприємців та інвесторів.

З цим погоджуються інші лідери профспілкового руху.

– Ті, хто почали реформування, збільшили вартість послуг у чотири



й більше разів. А інвестицій у розвиток підприємств галузі немає. А саме на це спрямовувалася реформа. Адже для порту важливі і якість причалу, і глибина дна, й устаткування... Усе має бути вищого класу та якості, – ділиться наболілим голова профспілки Іллічівського порту Сергій Бризгалов.

Є питання у профспілок і до управлінців, які нині «реформують» галузь. Так, за словами Сергія Бризгалова, колишній начальник Іллічівського порту Олександр Григорашенко за час перебування на посаді завдав збитків порту на 33 мільйони гривень. Та хіба його притягнули до відповідальності? Ні, підвищили, працює в АМПУ. Тож не дивно, що реформи буксують.

А ось на думку Володимира Зайкова, від управлінців теж не все залежить. Особливо якщо фінансовий план затверджують тільки наприкінці року.

– Я знаю голову ДП «АМПУ» Андрія Амеліна багато років, неодноразово вирішував із ним різні проблемні питання, – каже Володимир Зайков. – Гадаю, ця людина на своєму місці, тим паче у нього добра команда в особі його першого заступника Юрія Васькова. Це професіонал, менеджер нового покоління, ініціативи якого спрямовані на розвиток морської галузі.

Лідери профспілкового руху також акцентували увагу на тому, що вже сьогодні маємо внести зміни в нормативні та інші документи Адміністрації морських портів України, в яких треба чітко розмежувати адміністративні й господарські функції. Також важливо оптимізувати систему управління, враховуючи досвід роботи передових портів Європейського Союзу, і провести ретельну інвентаризацію портового господарства стосовно вилучення цілої низки об'єктів зі списку стратегічних для їх подальшої приватизації.

На порядку денному і скасування системи державних закупівель для морської галузі, оскільки наявна система економічно не виправдала себе й призвела до створення узаконених корупційних схем. А затвердження фінансових планів має відбуватися на рівні міністерства інфраструктури, не вище.

Лідери профспілки також прагнуть, щоб держава залишала 70 відсотків від отриманого прибутку портів для інвестування в розвиток підприємств. Адже, за їхніми словами, «це і є децентралізація не на папері, а в реальному житті».

Серед порушуваних журналістами немало запитань до координатора Координаційної ради профспілок морського транспорту України, голови профспілки працівників морського транспорту Одеського морського порту Володимира Зайкова. Їх передусім цікавила доля Конфедерації профспілкових організацій мор-

ських портів України, створення якої анонсовано наприкінці 2014 року.

– Нині ми підготували документи щодо створення Конфедерації, а юридична база в нас уже є, – пояснює Володимир Никифорович. – Також на рівні лідерів профспілкового руху морської галузі на початку грудня 2014 року відбулася зустріч з першим заступником голови ДП «АМПУ» Юрієм Васьковим.

Ми обговорили новий статут, відпрацювали та надіслали до портів України проект Колективного договору, який допрацьовується. І, що важливо, звучення прописаних у ньому затверджених пакетів жодне підприємство не може допустити. Сподіваюся, що найближчим часом ми будемо готові провести з'їзд і створити Конфедерацію, яка, беззаперечно, стане об'єднувальним чинником, оновленим профспілковим рухом портів України.

Хочемо отримати чіткі відповіді від міністра інфраструктури щодо болючих проблем галузі. А обговорюватимемо фінплан, тарифи, кадрову політику і, звісно, збереження соціального пакета портовиків. Переконаний, це допоможе стабілізувати роботу портів та зберегти професіоналів морської галузі.

Підготовка хороших фахівців для нашої галузі потребує не менш як 15 років. Тож руйнувати – не будувати, усіх скоротити – не набирати... Хто замінить фахівця? Ось в Одеському порту нині починає працювати контейнерний термінал. Потрібні грамотні спеціалісти. Беремо молодь, але хто її навчатиме, якщо професіоналів скоротять?

Є й інші тривоги, наприклад, нещодавно Координаційна рада голів профспілкових організацій морського транспорту України надіслала листи Президенту України, Прем'єр-міністру, в інші інстанції із застереженнями щодо недоцільності прийняття Постанови Кабінету Міністрів України № 710 від 24 грудня 2014 року «Про внесення змін до Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями».

Ця постанова суперечить п. 1 статті 11-1 Закону України «Про управління об'єктами державної власності», який чітко визначає обсяг відрахувань до державного бюджету частини чистого прибутку підприємств та уповноважує уряд лише встановити порядок такого відрахування.

Переконаний, що прийняття вказаної постанови заважатиме виконанню фінансових планів державних підприємств морської галузі на 2015 рік, а також загрожуватиме не своєчасною виплатою заробітної плати працівникам підприємств та може призвести до негативних соціально-економічних наслідків.

Нині колективи державних підприємств морського транспорту, в яких вилучається прибуток, налічують десятки тисяч працівників, що до котрих фактично знищуються всі трудові та соціальні гарантії, передбачені колективними договорами та чинним законодавством.

Вважаю, що прийняття цієї постанови в будь-якому разі є передчасним. На наш погляд, вона потребує скасування.

Фото автора.

День

20 лютого – Всесвітній день соціальної справедливості

Про цей день людство дізналося після оприлюднення Резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 26 листопада 2007 року, відповідно до якої 20 число другого місяця року асоціюється зі словосполученням «соціальна справедливість». Цікаво, що п'ятьма роками пізніше й Україна приєдналася до відзначення такого дня. Указ колишнього президента держави ніби переконував у тому, що й на наших теренах є ця сама справедливість.



Чужоземні ревнителі справедливого життя від початку замислили цей день як щорічний момент істини, коли світ звітує сам собі: а що такого зроблено для викоренення на планеті бідності, безробіття, гендерної нерівності, насильства в сім'ї, для панування добробуту й щастя для всіх людей? 20 лютого керівники держав моніторять зміни, які наблизили світ до правдивої соціальної справедливості. Звісно, що надбання в цій фантомній царині досяжні принаймні за умов розвинутої економіки, чесної судової системи, некорумпованості органів влади.

Тож який ми маємо до всього цього стосунок? На тлі нескінченних обіцянок, патетичних промов народ продовжує падати в прірву зубожіння. Кожен окремих громадянин не спроможний захистити себе від порушення прав. А таке промовисте поняття, як соціальна справедливість, поки що залишається фантомом. Чи надовго ще?..

Н. І.