

ПРОФЕСІЙНА СПІЛКА РОБІТНИКІВ
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

MARINE TRANSPORT WORKERS'
TRADE UNION OF UKRAINE



№01 - 087 від 02.08.2024р.

**Міністерство розвитку громад,
територій та інфраструктури України**

Професійна спілка робітників морського транспорту України (далі – ПРМТУ), яка об'єднує близько 80 тисяч працівників морського транспорту України, 50 тисяч з яких є моряками, та є єдиною морською профспілкою в Україні, афілійованою Міжнародною федерацією транспортників (ITF), членською організацією Європейської федерації транспортників (ETF), а також членською організацією Федерації профспілок України, опрацювала проєкт Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (далі – проєкт НТСУ), а також проєкт Операційного плану реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року у 2025-2027 роках (далі – проєкт Операційного плану) та повідомляє, що проєкт НТСУ та проєкт Операційного плану потребують комплексного доопрацювання.

Пропозиції ПРМТУ до проєкту НТСУ та проєкту Операційного плану наведені у Додатку 1 до цього листа. Детальна Аналітична записка з обґрунтуванням пропозицій ПРМТУ та зауваженнями до проєкту НТСУ та проєкту Операційного плану наведена у Додатку 2 до цього листа.

Одночасно зазначаємо, що ПРМТУ пропонує доповнити проєкт НТСУ новою окремою стратегічною ціллю «Розвиток людського капіталу транспортної галузі». ПРМТУ направлені відповідні звернення до соціальних партнерів ПРМТУ, закладів освіти та роботодавців з проханням підтримати пропозиції ПРМТУ.

Додатки (тільки адресату):

- 1) Додаток 1 на 3 сторінках;
- 2) Додаток 2 на 20 сторінках.

Голова

Олег ГРИГОРЮК



+380482 42 99 01
+380482 42 99 02

65062, м.Одеса,
Гагаринське плато, 5-Б,
приміщення 1

mtwtu.org.ua
office@mtwtu.org.ua

IBAN UA 51 300614 000026003500315201
у АТ "КРЕДІ АГРІКОЛЬ БАНК"
код ЄДРПОУ 02659447

ПРОПОЗИЦІЇ ПРМТУ

до проєкту Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та проєкту Операційного плану реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року у 2025-2027 роках

1. Визначити «Розвиток людського капіталу транспортної галузі» у якості самостійної стратегічної цілі Національної транспортної стратегії України до 2030 року (далі – НТСУ), для якої за напрямком морського транспорту, передбачити необхідність виконання таких завдань та заходів:
 - 1.1. Забезпечити укладання нової Галузевої угоди у сфері морського та внутрішнього водного транспорту України на 2025-2030 роки;
 - 1.2. Розробити та забезпечити реалізацію плану заходів з реінжинірингу системи освіти та підготовки моряків та морського персоналу, у тому числі з утворенням можливостей та стимулів до навчання впродовж усього професійного життя;
 - 1.3. Створити Робочу групу з підготовки позиції України в ІМО¹ з питань комплексного перегляду Конвенції ПДНВ² та Кодексу ПДНВ, а також для забезпечення готовності національної системи освіти та підготовки моряків до впровадження нових стандартів освіти та підготовки моряків. До складу Робочої групи залучити представників закладів морської освіти, роботодавців та ПРМТУ;
 - 1.4. Визнати моряків та інший морський персонал ключовими робітниками відповідно до Резолюції Ради з прав людини Генеральної Асамблеї ООН № A/HRC/56/L.4 від 11.07.2024 року;
 - 1.5. Розробити та впровадити державну статистичну звітність з питань освіти, підготовки та забезпечення зайнятості моряків та іншого морського персоналу;
 - 1.6. Забезпечити ратифікацію Україною Конвенції 2006 року про працю в морському суднопластві, її імплементацію в національне законодавство України, а також реалізацію комплексу заходів з забезпечення дотримання вимог цієї Конвенції на українських суднах та в морських портах України;
 - 1.7. Розробити та забезпечити реалізацію комплексу заходів із зменшення кількості громадян України – моряків, які опиняються в ситуаціях залишення їх на суднах, покинутих судовласниками, зокрема для досягнення показників PI 6.6 та PI 6.7 Стратегічного плану ІМО на 2024 – 2029 роки³;
 - 1.8. Розробити та впровадити в дію операційні процедури (National Standard Operating Procedures) з порядку дій у випадках залишення моряків на суднах без допомоги судовласників для українських суден, іноземних суден, покинутих в

¹ ІМО – Міжнародна морська організація

² Конвенція ПДНВ - Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti 1978 року, з поправками

³ Резолюція A.1173(33)

- морських портах України, та для випадків залишення судновласниками без допомоги громадян України – моряків на іноземних суднах в іноземних портах;
- 1.9. Розробити та впровадити в дію відомчу інформаційну систему Адміністрації судноплавства України з видачі посвідчень особи моряка, що містять безконтактний електронний носій;
 - 1.10. Забезпечити ратифікацію Україною Конвенції 2003 року (переглянутої) про посвідчення особи моряків (№ 185);
 - 1.11. Забезпечити реалізацію в Україні рекомендованого плану дій, підготовленого Marine Just Transition Task Force, із забезпечення справедливого переходу для моряків до використання нових видів палива.
2. Розробити та впровадити Стратегію виконання Україною обов'язків та зобов'язань як держави прапору, держави порту та прибережної держави, в рамках якої визначити:
 - 2.1. цілі, завдання та показники ефективності в секторі надання послуг з реєстрації суден під Державним прапором України;
 - 2.2. завдання з проведення детального аналізу законодавства України, у тому числі у сфері податкового, митного, трудового права, законодавства з питань валютного регулювання, соціального захисту та ін., для виявлення та усунення бар'єрів, які роблять Державний судновий реєстр не привабливим для реєстрації суден;
 - 2.3. комплекс заходів з покращення позиції України в Таблиці ефективності прапорів Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту (далі – Паризький меморандум) з кінцевою метою включення України до «Білого листа»;
 - 2.4. завдання з виключення з Державного суднового реєстру України записів про судна, які фактично або конструктивно втрачені, не відповідають вимогам міжнародних конвенцій у сфері безпеки судноплавства, у сфері попередження забруднення навколишнього природного середовища з суден, а також вимогам законодавства з питань захисту трудових та соціальних прав моряків;
 - 2.5. комплекс заходів з розвитку інституційних, матеріально-технічних та кадрових спроможностей Адміністрації судноплавства України для забезпечення виконання обов'язків та зобов'язань держави прапору, у тому числі із забезпечення можливості для проведення перевірок українських суден в іноземних портах;
 - 2.6. цілі, завдання та заходи із забезпечення виконання обов'язків та зобов'язань України як держави порту та прибережної держави;
 - 2.7. комплекс заходів з підготовки України до чергового обов'язкового аудиту ІМО.
 3. Розробити Національний план забезпечення декарбонізації для морського та внутрішнього водного транспорту для забезпечення досягнення Україною Цілей сталого розвитку ООН, Стратегії ІМО 2023 року зі скорочення викидів парникових газів із суден та цілей, встановлених законодавством ЄС. Такий план заходів має включати окремі завдання та заходи із:
 - забезпечення моряків та іншого персоналу морського та внутрішнього водного транспорту новими знаннями та навичками для роботи з альтернативними видами палива;

- забезпечення відповідності українських суден вимогам законодавства із зниження викидів з суден;
 - визначення альтернативних видів палива, доступних для бункерування суден в морських та річкових портах України;
 - розвиток інфраструктури морських та річкових портів України, створення «зелених» коридорів між портами України та портами держав-партнерів.
4. Доповнити проект Операційного плану заходами з оновлення Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року та оновлення планів розвитку морських портів України, якими визначити завдання з:
- 4.1. розробки комплексу заходів з відновлення інфраструктури та розвитку всіх морських портів України, а не тільки морського порту Чорноморськ;
 - 4.2. реорганізації системи державного нагляду та контролю за дотриманням законодавства України з питань техніки безпеки та охорони праці на портових роботах;
 - 4.3. ратифікації Україною Конвенції 1979 року про техніку безпеки та охорону праці на портових роботах (№ 152)
 - 4.4. розвитку смарт-інфраструктури в морських портах України;
 - 4.5. забезпечення кібербезпеки у морських портах України;
 - 4.6. впровадження та функціонування єдиного морського вікна (National Maritime Single Window) для забезпечення виконання в Україні вимог Міжнародної конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року, з поправками.
5. Провести комплексну оцінку перспектив та можливостей розвитку в Україні сектору морської діджиталізації, морських цифрових технологій, у тому числі інфраструктури та технологій цільного автономного судноплавства, судових берегових центрів управління морськими суднами, використання технологій доданої та віртуальної реальності для підготовки моряків та іншого морського персоналу.
6. Забезпечити комплексний перегляд цілей, завдань та очікуваних результатів з відновлення судноплавства на р. Дніпро, а також переглянути послідовність реалізації заходів, запропонованих проектом Операційного плану.

АНАЛІТИЧНА ЗАПИСКА

до проєкту Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та проєкту Операційного плану реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року у 2025-2027 роках

1. Розвиток людського капіталу транспортної галузі України має бути виділений в окрему стратегічну ціль НТСУ з огляду на наступне.

1.1. Критичне зниження людського капіталу та гостра нестача кваліфікованого робітничого персоналу є найбільшою загрозою для забезпечення відбудови транспортної галузі та її подальшого сталого функціонування. Демографічна криза спостерігалася в Україні ще до початку повномасштабної агресії росії. Кількість людей працездатного віку зменшувалась, як і рівень народжуваності. Через трудову міграцію підприємства транспорту потерпають від нестачі кваліфікованих фахівців, в першу чергу робітничих спеціальностей. Після початку повномасштабної агресії з України виїхали 6,3 млн осіб.⁴ За даними Центру економічних стратегій, до України можуть не повернутися 1,3-3,3 млн людей. Навіть якщо демографічна ситуація в Україні відновиться на рівні “довоєнного” стану, цей стан буде кризовим. У довгостроковій перспективі втрати економіки України ще більше зростатимуть, оскільки на ринок праці не виходитимуть діти осіб, які виїхали за кордон. Через виїзд громадян України до 2032 року бракуватиме 3,1-4,5 млн працівників. Як наслідок, втрати економіки за цей період можуть сягнути 113 млрд доларів США. Залежно від того, скільки українців не повернеться додому після завершення війни, втрати економіки внаслідок падіння виробництва та споживання можуть коливатися в діапазоні 2,6-7,7% ВВП на рік.

Морський та внутрішній водний транспорт України в середньостроковій перспективі потерпатимуть від гострої нестачі кваліфікованих робітників.

Негативним є прогноз зайнятості українських моряків в міжнародному торговельному суднопластві. За даними ICS/BIMCO Seafarers Workforce Report у 2021 році у світовому торговельному суднопластві працювало 76 441 громадян України – моряків, з яких: офіцерський склад – 47 058 осіб або 61,56%, рядовий склад – 29 383 осіб або 38,44%.⁵ В Україні станом на липень 2024 року відсутні державні статистичні дані про кількісний та якісний склад українських моряків, у тому числі відомості щодо загальної кількості моряків, їх розподіл за категорією посад, типами суден, віком та іншими категоріями.

В середньостроковій перспективі кількість активних українських моряків буде поступово скорочуватися, що обумовлено об’єктивними внутрішніми та зовнішніми факторами. Головним внутрішнім фактором є демографічна ситуація в Україні. Вже під час вступної кампанії 2023 року спостерігалася значне скорочення кількості абітурієнтів на морські спеціальності. В середньостроковій перспективі **Україна не зможе забезпечити заміщення кількості моряків, які будуть залишати активну роботу, рівною або більшою кількістю нових молодих моряків.** Також слід очікувати більш стрімкого скорочення кількості професійно активних моряків рядового складу. Заробітна плата рядових моряків є співмірною із заробітною платою, яка може бути отримана за

⁴ UN. Ukraine Refugee Situation - <https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine>

⁵ <https://www.ics-shipping.org/resource/seafarer-workforce-report-2021-edition/>

робітничими спеціальностями на березі в державах ЄС (особливо після сплати податків), або може бути отримана в Україні (після завершення війни за умови широкого фінансування відбудови інфраструктури України). Кількість українських рядових моряків зменшувалась і раніше через те, що заробітні очікування українських рядових моряків є вищими, ніж аналогічні очікування моряків з Філіппін, Індії, Індонезії, М'янми або зростаючої кількості моряків з Африки.

Більш точний прогноз впливу внутрішніх факторів може бути виконаний за умови наявності детальних статистичних даних з Державного реєстру моряків України.

Серед основних зовнішніх факторів, які суттєво впливатимуть на перспективи зайнятості українських моряків, необхідно підкреслити очікуване **зміщення центру формування пропозицій моряків** відповідно до прогнозу зростання населення світу в різних регіонах. Відповідно до звіту Global Maritime Trends 2050, найвища концентрація населення у віковій групі до 25 років буде в Африці (53,8%), за якою йдуть Океанія (35,0%), Азія (32,6%), Латинська Америка та Карибський басейн (32,3%), Північна Америка (28,4 %), Європа (24,8 %).⁶ Вже зараз значне збільшення числа моряків з Індії пояснюється помітним, зростаючим демографічним складом молодого населення цієї країни.

Зміщення центру формування пропозиції моряків до Азійсько-Тихоокеанського регіону збігається з тенденцією постійного зростання кількості судновласників з цього ж регіону, а також зростанням обсягів морських перевезень з (до) портів регіону. Як наслідок, **моряки з держав Азійсько-Тихоокеанського регіону отримують конкурентні переваги перед українськими моряками** через більшу доступність, менші зарплатні очікування, особливо серед рядового складу, дешевшу логістичну складову, а також через спільні з судновласниками культурні та релігійні традиції.

Уряди держав Азійсько-Тихоокеанського регіону активно розвивають інфраструктуру закладів морської освіти та підготовки, інвестують в розвиток сучасної тренажерної бази для підготовки моряків.

За даними ICS/BIMCO Seafarers Workforce Report в торговельному судноплаванні спостерігається гостра нестача кваліфікованих моряків. Міжнародне судноплавання продовжуватиме зростати із збільшенням кількості суден та загальної кількості моряків.

В умовах неможливості України забезпечити зростаючий попит на моряків, судновласники будуть більше наймати моряків інших національностей. Загальний відсоток українських моряків на світовому ринку праці моряків буде скорочуватися.

Судновласники будуть не зацікавлені інвестувати в оновлення та розвиток інфраструктури освіти та підготовки моряків в Україні, віддаючи перевагу державам з більшою кількістю доступного людського капіталу. Таким чином, **на цей час критично важливим є забезпечення умов для відновлення та розвитку інфраструктури українських закладів морської освіти та підготовки моряків.**

Моряки та інший морський персонал мають бути визнані в Україні як ключові робітники. У липні 2024 року Радою з прав людини Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй прийнято резолюцію A/HRC/56/L.4 "Promoting and protecting the enjoyment of human rights by seafarers", якою всі держави-члени ООН закликають визначити моряків та інший морський персонал як ключових робітників, а також гарантувати всім морякам їх права на справедливе поводження, дотримання трудових та соціальних прав моряків під час роботи на судах. На цей час, 65 держав – членів

⁶ <https://impact.economist.com/ocean/global-maritime-trends-2050/>

Міжнародної морської організації (далі – ІМО) та два асоційовані члени визнали моряків та інший морський персонал ключовими робітниками. **Україна є єдиною державою серед держав – лідерів на міжнародному ринку праці робітників морського транспорту, яка не визнала роль моряків як ключових робітників.**

11 грудня 2023 року Резолюцією А.1173(33) Асамблеї ІМО затверджено Стратегічний план ІМО на 2024 – 2029 роки (далі – Стратегічний план ІМО). Стратегічний напрямок 6 цього плану визначає людський елемент у якості ключового для безпеки життя на морі та охорони навколишнього морського середовища, а також для розробки та впровадження нових і наявних вимог щодо забезпечення безпеки та захисту на морі та запобігання забрудненню з суден. Стратегічний план ІМО також підкреслює, що безпека життя на морі, морська охорона, захист навколишнього середовища та світова торгівля – все це залежить від компетентності та професіоналізму персоналу, який працює в морському секторі. Морський персонал повинен мати відповідні навички та розуміння для ефективного впровадження, застосування, забезпечення дотримання та сприяння розробці та перегляду інструментів ІМО. Під час реалізації свого стратегічного плану ІМО також буде приділяти особливу увагу забезпеченню добробуту моряків, гарантування їм права на справедливе поводження, а також інклюзивності, рівності, різноманітності та розширенню прав і можливостей жінок.

Негативним є прогноз зайнятості в берегових секторах торговельного судноплавства. Українські моряки після завершення активної роботи в морі є дуже затребуваними іноземними компаніями для працевлаштування в різних секторах судноплавного бізнесу. Сектор зайнятості морських фахівців на березі, як і сектор зайнятості моряків, характеризується зростаючою нестачею кваліфікованих кадрів, а також загальносвітовою конкуренцією за найбільш кваліфікованих професіоналів. Міжнародні морські центри, такі як: Сінгапур, Лондон, Гонконг, Роттердам, Гамбург, Дубаї, постійно проводять кампанії із залучення найбільш кваліфікованих іноземних морських професіоналів, утворюють спеціальні податкові програми, впроваджують програми підтримки зайнятості, а також програми навчання, перепідготовки, підвищення кваліфікації моряків та морських фахівців для здобуття ними нових берегових морських спеціальностей та навичок.

Українська морська економіка, як наслідок, постійно втрачає найбільш талановитих та мотивованих морських фахівців через відсутність можливостей для працевлаштування в Україні після завершення активної кар'єри моряка. За результатами онлайн опитування українських моряків, проведеного в 2023 році, 77,5% респондентів зазначили, що вони планують переїхати до іншої країни в пошуках достойної роботи на березі після завершення кар'єри моряка. Збереження для України найбільш кваліфікованих морських професіоналів є можливим виключно за умови, що таким фахівцям мають бути надані чіткі та зрозумілі плани професійного розвитку, перепідготовки та отримання сучасних берегових спеціальностей в Україні, а також інформація про можливості працевлаштування в українській морській економіці після завершення активної кар'єри моряка.

Негативним є прогноз із забезпечення кваліфікованим робітничим персоналом інших секторів морського та внутрішнього водного транспорту, галузі суднобудування та судноремонту та інших секторів. В галузі суднобудування ще до початку повномасштабної агресії росії існувала постійна нестача кваліфікованого робітничого персоналу із навичками роботи на сучасному обладнанні. Розвиток суднобудування та судноремонту в Україні є неможливим без забезпечення цього сектору

кваліфікованим персоналом. В секторі внутрішнього водного транспорту, а також на суднах портового флоту спостерігалася гостра нестача молодих судноводіїв та іншого суднового персоналу. Аналогічні негативні тенденції мали місце в секторі стивідорної діяльності, особливо серед суб'єктів господарювання державної форми власності.

Враховуючи вищевикладене, **розвиток людського капіталу транспортної галузі України має бути виділений в окрему стратегічну ціль проекту НТСУ**. Наприклад, розвиток людського капіталу є самостійною стратегічною ціллю національних морських стратегій більшості провідних морських держав світу, зокрема Швеції, Данії, Норвегії, Сінгапуру та Сполученого Королівства. Так, Морська стратегія Швеції – для людей, робочих місць і навколишнього середовища⁷ – комплексний документ для соціального, екологічного та економічного сталого розвитку шведської морської економіки. Уряд Швеції прагне реалізувати наступне бачення: “Конкурентоздатний, інноваційний та стійкий морський сектор може сприяти збільшенню зайнятості, зменшенню впливу на навколишнє середовище та створенню привабливого життєвого середовища”. Уряд Великобританії в стратегії “Maritime 2050 – Navigating the Future”⁸ також визначає розвиток людського капіталу як ключової умови для ефективного функціонування та розвитку морської галузі. Для виконання стратегії розроблено окрему дорожню карту “People Route Map”.⁹

1.2. Проектом НТСУ визначається Стратегічна ціль 4 «Інституційна спроможність, людський капітал та ефективне управління». Однак, опис поточного стану, наведений до цієї цілі, містить інформацію **виключно щодо оцінки стану інституційної спроможності державних інституцій** та не містить необхідної статистичної та аналітичної інформації, яка б дозволяла належним чином визначити та обґрунтувати проблеми забезпечення транспортної галузі України людським капіталом, та, відповідно, визначити пріоритети та завдання для їх вирішення.

Серед проблем, які потребують вирішення для забезпечення відповідного рівня інституційної спроможності та ефективного управління, проектом НТСУ визначені наступні:

- 4.13. Нестача та висока плинність кадрів у транспортній галузі;
- 4.20. Сприяння сектору транспорту та інфраструктури як недостатньо престижного та привабливого для працевлаштування, обмежена поінформованість потенційних шукачів роботи про можливості та кар'єрні перспективи сектору;
- 4.21. Скорочення робочих місць, закриття підприємств, втрата людського та трудового потенціалу сектору транспорту та інфраструктури внаслідок збройної агресії росії.

⁷ <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/practices/swedish-maritime-strategy>

⁸ https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5e6a248786650c7272f4c59d/Maritime_2050_Report.pdf

⁹ https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5e6a424c86650c7272f4c5a6/Maritime_2050_-_People_route_map.pdf

Проект НТСУ не містить завдань, спрямованих на розв'язання цих проблем, а також показників досягнення стратегічних цілей, за якими можливо б було здійснювати моніторинг та оцінку реалізації Стратегії.

Проект Операційного плану для вирішення проблеми 4.13 передбачає виконання заходів 1.11, 1.13, 4.22 та 4.23. Проте, **жоден із зазначених заходів не дозволить усунути нестачу або високу плинність кадрів у транспортній галузі**. Так, для вирішення проблеми 4.13 проектом Операційного плану передбачається виконання заходу 4.22 – імплементація європейських стандартів підготовки щодо професійної компетенції в судноплаванні, а очікуваним результатом виконання заходу є видання наказу Мінінфраструктури «Про затвердження вимог до навчальних програм, тренажерного обладнання, суден внутрішнього плавання, що використовуються для виконання практичних завдань з підготовки та складання іспиту». Однак, видання наказу саме по собі не дозволить розв'язати проблему нестачі або плинності кадрів в транспортній галузі. Зокрема, відповідність програм підготовки судноводіїв не означатиме, що такі спеціальності будуть привабливими для абітурієнтів – майбутніх судноводіїв, а також те, що після завершення навчання судноводії будуть мотивовані до працевлаштування в Україні. Крім того, відповідні навчальні програми мають бути імплементовані в навчальні програми та плани закладів освіти, для чого заклади освіти повинні мати необхідну інфраструктуру, тренажерну базу, а головне – кадровий потенціал (кваліфікованих та вмотивованих викладачів).

Для вирішення проблеми 4.13 необхідним є реалізація заходів, спрямованих на підвищення рівня оплати праці робітникам транспортної галузі, забезпечення належного захисту їх трудових та соціальних прав, комплексного реінжинірингу системи освіти та професійної підготовки транспортників з наданням чітких та зрозумілих планів кар'єрного розвитку, а також можливостей для навчання впродовж усього професійного життя. Таким чином, очікуваним результатом для розв'язання проблеми 4.13 може бути визначено 4.24 «Досягнення входження транспортної галузі у топ-5 галузей національної економіки за привабливістю на ринку праці».

Разом із тим, слід звернути увагу, що **досягнення результату 4.24 є неможливим без належної взаємодії органів державної влади, роботодавців та профспілок транспортників. Ефективним інструментом такої взаємодії може бути оновлення галузевих угод**. Так, у сфері морського транспорту діє Галузева угода між Міністерством інфраструктури України, Федерацією роботодавців транспорту України і Спільним представницьким органом профспілок¹⁰. Цією **Галузевою угодою визначаються спільні зобов'язання сторін** із сприяння розвитку виробництва, забезпечення продуктивності зайнятості, оплати праці, завдання та заходи з охорони праці та техніки безпеки, питання соціального захисту робітників морського транспорту тощо¹¹.

Галузева угода може також слугувати ефективним інструментом для визначення та встановлення обчислювальних ключових показників ефективності, які будуть використовуватися для ефективного моніторингу реалізації спільних заходів сторін та дозволять досягти результату 4.24.

Враховуючи викладене, пропонуємо доповнити проект Операційного плану новим заходом з розробки **нової Галузевої угоди між Мінінфраструктури, стороною**

¹⁰ https://storage.mtwtu.org.ua/source/1/9Ybe5kM4DAW8fuvvGF-0TS2njo7gu_uqh.pdf

¹¹ Відповідно до статті 9 Закону України «Про колективні договори і угоди» Галузева угода продовжує діяти до того часу, поки сторони не укладуть нову або не переглянуть чинну, якщо інше не передбачено угодою.

роботодавців транспорту та стороною профспілок транспортників України на 2025-2030 роки.

2. Реорганізація Національної системи освіти та професійної підготовки транспортних працівників України має бути визначена одним із пріоритетних завдань для нової Стратегічної цілі «Розвиток людського капіталу»

Система вищої та професійно-технічної освіти робітників транспортної галузі потребує комплексного відновлення та реорганізації. На жаль, через збройну агресію росії проти України інфраструктура значної кількості закладів освіти транспортників зруйнована або значно постраждала. Так, у сфері морського транспорту повністю зруйновано інфраструктуру Азовського морського інституту Національного університету «Одеська морська академія» та Херсонського морського фахового коледжу Херсонської морської державної академії. Значно постраждала інфраструктура Національного університету кораблебудування імені Адмірала Макарова в м. Миколаїв. Цілий ряд закладів морської освіти вимушено переміщено до інших міст із втратою значної кількості матеріально-технічної бази. Однак, головний удар, безумовно, нанесено по кадровому потенціалу закладів освіти транспортників.

Заклади освіти транспортників ще до початку повномасштабного вторгнення росії потребували значного оновлення їх матеріально-технічної бази, програм та планів підготовки для забезпечення їх відповідності сучасним та перспективним вимогам розвитку технологій транспорту. Зокрема, World Maritime University на замовлення Міжнародної федерації транспортників (ITF) проведено дослідження «Transport 2040 – The Future of Work», яким встановлено, що **робітники транспорту потребують якісного нового набору професійних знань та навичок**. Дослідженням також визначено, що цілий ряд транспортних професій може зникнути під впливом нових технологій, натомість з'являються нові професії. Відповідно, транспортні робітники вже зараз потребують перепідготовки.¹² Транспортна система України в цілому, та морський та внутрішній водний транспорт зокрема, можуть бути конкурентоспроможними тільки у разі своєчасного впровадження нових стандартів підготовки транспортних робітників.

Українська система морської освіти, підготовки та перепідготовки моряків та судноводіїв суден внутрішнього водного транспорту потребує комплексної реорганізації, у тому числі для забезпечення навчання впродовж усього професійного життя із застосуванням сучасних освітніх технологій. Так, наразі в Україні відсутні програми підтримки професійного розвитку моряків після здобуття ними першого (бакалаврського) рівня вищої освіти. **Освітньо-професійні програми курсів підвищення кваліфікації моряків** на рівні управління проводяться в Україні закладами морської освіти **виключно за денною формою** навчання в обсягах, що відповідають вимогам Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків та несенню вахти 1978 року, з поправками (далі – Конвенція ПДНВ). Українські моряки сприймають курси підвищення кваліфікації як формальність для здобуття чергового офіцерського звання, а не як дієвий інструмент для професійного розвитку.

Моряки, які зацікавлені у своєму професійному розвитку, а також іноземні судновласники при працевлаштуванні моряків віддають перевагу навчанню в іноземних закладах морської освіти, в яких підготовка проводиться як за денною, так і за дистанційною або змішаною формою навчання. Відповідно, заклади морської освіти України втрачають

¹² https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1071&context=lib_reports

можливості для надання іноземним судновласникам якісних послуг з підвищення кваліфікації українських моряків або підготовки іноземних моряків в Україні, в тому числі за дистанційною формою навчання.

Українська система морської освіти не спрямована на здобуття українськими моряками берегових професій, основою для яких є досвід роботи моряком. Моряки для здобуття берегових спеціальностей, наприклад, за напрямками суднового технічного та комерційного менеджменту, морського права, фінансування та страхування, обирають іноземні заклади морської освіти, які надають гнучкі умови підготовки та сучасні знання. Здобуття іноземної морської освіти розглядається моряками як необхідний крок для працевлаштування за межами України.

Глобальна інноваційна візія України підкреслює проблематику постійного зниження наукоємності ВВП України.¹³ Заклади морської освіти України не повною мірою реалізують свій потенціал для участі в морських науково-дослідних та консалтингових проєктах. В умовах фактичної відсутності внутрішніх замовників в Україні, заклади морської освіти потребують допомоги у лобюванні їх інтересів на зовнішніх ринках відповідних послуг. Допомога у просуванні інтересів та проєктів української морської освіти іноземним замовникам має стати одним з завдань Операційного плану реалізації НТСУ, а показниками ефективності реалізації Операційного плану можуть бути такі кількісно обмірjuвальні дані, як сума грошових надходжень в Україну від реалізації науково-дослідних проєктів у сфері морського транспорту або відсоток надходжень від науково-дослідних робіт в бюджети закладів морської освіти чи інші показники.

ІМО розпочато процес комплексного перегляду стандартів освіти та підготовки моряків, визначених Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками (далі – Конвенція ПДНВ). До кінця 2027 року мають бути переглянуті 22 сфери Конвенції ПДНВ та Кодексу ПДНВ, включно з вимогами до навчання нових технологій на судах, електронної сертифікації, психічного здоров'я моряків, навичок роботи з новими видами пального¹⁴.

Україною мають вживатися вичерпні заходи для забезпечення належного представництва інтересів України в ІМО під час перегляду стандартів підготовки моряків, а заклади морської освіти повинні отримувати повну інформацію для забезпечення своєчасного оновлення програм підготовки моряків та збереження конкурентних позицій України на ринку праці моряків. Однак, проєкт НТСУ та проєкт Операційного плану не містить завдань з формування та представництва позиції України під час перегляду Конвенції ПДНВ та Кодексу ПДНВ, а також заходів із забезпечення готовності закладів освіти та підготовки моряків до їх впровадження.

Враховуючи вищевикладене, терміново необхідним є розробка та впровадження цільових програм, спрямованих на залучення інвестицій іноземних судновласників в сектор освіти, підготовки та підвищення кваліфікації моряків в Україні, у тому числі з метою відновлення та модернізації інфраструктури та матеріально-технічної бази закладів морської освіти. При цьому ключовий пріоритет має бути спрямований на збереження професорсько-викладацького складу закладів морської освіти, а також на залучення до морської освіти нових молодих мотивованих дослідників, в першу чергу з-поміж громадян України – моряків, які мають практичний стаж та навички роботи з сучасними технологіями морського транспорту.

¹³ <https://winwin.gov.ua/assets/files/Громадські%20обговорення.pdf>

¹⁴ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/HTW-10th-session.aspx>

Відновлення та розвиток закладів вищої та професійно-технічної освіти транспортних робітників, у тому числі моряків, портовиків та працівників внутрішнього водного транспорту, має бути невід'ємною частиною НТСУ. Однак, **проект НТСУ не містить опису проблеми критичної ситуації, яка складається у сфері освіти транспортників та, як наслідок, відповідних їм завдань та очікуваних результатів.**

Проектом Оперативного плану передбачається виконання заходу 1.11 “Поглиблення партнерства транспортних підприємств із закладами освіти для виконання освітніх програм за дуальною формою та інших видів практико-орієнтованого навчання на робочих місцях”. Очікуваним результатом виконання цього заходу є видання наказів про включення роботодавців галузі до складу наглядових рад закладів освіти, які готують фахівців за спеціальностями галузі транспорту, і Науково-методичних комісій Науково-методичної ради МОН з питань розроблення відповідних освітніх стандартів. Це своєю чергою має сприяти розв'язанню проблем 4.13 та 4.20 проекту НТСУ. Однак, **представники роботодавців вже зараз входять до складу наглядових рад окремих закладів освіти**, зокрема Національного університету «Одеська морська академія» та Херсонської державної морської академії. Крім того, включення роботодавців до складу наглядових рад закладів освіти, безумовно, є важливим кроком для формування синергії між реальним бізнесом та сектором освіти, однак не може розглядатися як кінцева мета, що сприятиме подоланню описаних вище проблем закладів освіти або вирішення проблеми нестачі або плінності кадрів транспортної галузі.

3. Підвищення конкурентоспроможності, забезпечення захисту трудових та соціальних прав транспортників є необхідними умовами для забезпечення привабливості транспортної галузі з метою залучення нових молодих мотивованих фахівців та втримання наявних трудових ресурсів в рамках нової Стратегічної цілі “Розвиток людського капіталу транспортної галузі”.

3.1. Однією з переваг українських моряків на міжнародному морському ринку перед моряками інших національностей є український закордонний паспорт, який разом з українським посвідченням особи моряка – документом, що підтверджує спеціальний статус особи як моряка, дозволяють українським морякам подорожувати до 148 держав без візи або з візою після прибуття, включаючи всі держави Шенгенської зони, Бразилію, а також найбільші міжнародні транзитні хаби, де здійснюються зміни екіпажів суден: Панама, Сінгапур і Гонконг (Китай).

Отримання українськими моряками посвідчень особи моряка (далі – ПОМ) з безконтактним електронним носієм є ключовою вимогою для збереження транспортної мобільності українських моряків. Положення, що визначають необхідність видачі таких ПОМ, вже визначені статтею 25 Закону України «Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус». Однак, на цей час **українські моряки не отримують ПОМ з безконтактним електронним носієм через відсутність відомчої інформаційної системи Адміністрації судноплавства України.**

Проектом Операційного плану передбачено виконання заходу 4.11, а саме ратифікація Конвенції 2003 року (переглянутої) про посвідчення особи моряків (№ 185). Очікуваним результатом виконання для цього заходу визначено подання до Верховної Ради України проектів відповідних законів України, що, однак, не гарантує їх прийняття. Для забезпечення видачі українським морякам ПОМ з безконтактним електронним носієм

також залишається необхідним розробка та впровадження відомчої інформаційної системи Адміністрації судноплавства України.

Проект Операційного плану для заходу 4.11 також помилково визначає, що цей захід виконується для вирішення проблеми 3.1 проекту НТСУ. Однак, проблема 3.1 описує стан безпеки перевезень в Україні та не стосується трудової мобільності українських моряків та морського транспорту взагалі. Аналогічно, виконання заходу 4.11 не дозволить досягти результатів за пунктами 3.15 та 3.16 проекту НТСУ.

Враховуючи вищевикладене, назва заходу 4.11 має бути визначена як **«4.11. Забезпечення оформлення та видачі посвідчень особи моряків з безконтактним електронним носієм», а очікуваний результат виконання заходу: «Моряки отримують посвідчення особи моряка з безконтактним електронним носієм». При цьому сам захід 4.11 має бути перенесений до нової Стратегічної цілі «Розвиток людського капіталу транспортної галузі».**

3.2. Забезпечення захисту трудових та соціальних прав українських моряків незалежно від порту їх перебування є однією з базових вимог для забезпечення привабливості професії моряка в Україні.

За даними ІТФ, внесеними на розгляд 111-ої сесії Юридичного комітету ІМО, у 2023 році українські моряки є другою за чисельністю групою моряків за національністю серед моряків, залишених без допомоги судновласників, а саме 199 громадян України – моряків, що становить 10% від загальної кількості моряків.¹⁵ Слід наголосити, що негативна тенденція до збільшення кількості українських моряків, які опиняються на судах, залишених без допомоги судновласників, зберігається щонайменше упродовж останніх п'яти років.

	2019	2020	2021	2022	2023
Загальна кількість моряків (всі національності)	231	1300	1399	1841	2009
Кількість моряків – громадян України	51	130	135	173	199
Відсоток від загальної кількості	21%	10%	10%	9,4%	10%

Стратегічний план ІМО на 2024 – 2029 роки у якості критеріїв оцінки ефективності Стратегічного напрямку 6, зокрема, визначає такі показники як «РІ 6.6 - відсоток моряків, покинутих судновласниками» та «РІ 6.7 – відсоток репатрійованих моряків серед моряків, покинутих судновласниками».

ІМО та МОП схвалено Керівництво з порядку дій у разі залишення моряків без допомоги судновласників (Guidelines on how to deal with seafarers' abandonment cases), яке встановлює процедури, яких повинні вживати держави, якщо судновласник не виконує своїх зобов'язань щодо організації та покриття витрат на репатріацію моряків, має заборгованості по заробітній платі та іншим належним морякам платежам, а також не забезпечує основних потреб моряків, включаючи медичне обслуговування. Керівництво також встановлює, що всі держави, враховуючи їх обов'язки та зобов'язання у якості держави прапора, держави порту, держави громадянства або постійного місця проживання моряків, повинні у співпраці з організаціями судновласників та об'єднаннями

¹⁵ Документ LEG 111/4(a)/1 - "Fair treatment of seafarers. Provision of financial security in case of abandonment of seafarers, and shipowners' responsibilities in respect of contractual claims for personal injury to, or death of seafarers, in light of the progress of amendments to the ILO Maritime Labour Convention, 2006. Analysis of incidents of abandonment for the period 1 January to 31 December 2023" Submitted by the International Transport Workers' Federation (ITF)

моряків, розробити національні операційні процедури (National Standard Operating Procedures) з порядку дій у випадках залишення моряків на суднах без допомоги судновласників. Такі процедури повинні визначати обов'язки національних компетентних органів, інших установ та організацій, включаючи національні ради з питань соціального забезпечення моряків, організації судновласників та об'єднання моряків, служби найму та працевлаштування моряків, з надання допомоги морякам.¹⁶

В Україні відсутні національні операційні процедури дій у ситуаціях залишення моряків, покинутими судновласниками на суднах, які мають право плавання під Державним прапором України (зобов'язання держави прапору), на іноземних суднах, покинутих в портах України (зобов'язання держави порту), а також процедури дій з надання допомоги громадянам України – морякам, залишеним без допомоги судновласників в іноземних портах. **Такі процедури мають бути розроблені для гарантування прав моряків на справедливе поводження, а ключовими показниками їх ефективності мають бути визначені показники, аналогічні показникам РІ 6.6 та РІ 6.7 Стратегічного плану ІМО на 2024 – 2029 роки.**

Проєктом Операційного плану у якості заходу, спрямованого на зменшення кількості українських моряків, які опиняються на суднах, покинутих судновласниками, має бути передбачено проведення інформаційно-роз'яснювальної кампанії з метою підвищення рівня знань українських моряків, курсантів закладів морської освіти стосовно їх трудових та соціальних прав під час роботи на суднах, у тому числі щодо порядку дій у разі потрапляння в ситуації залишення їх без допомоги судновласників.

3.3. Ратифікація Україною Конвенції 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками (далі – МЛС 2006) та забезпечення її виконання має бути визнаною пріоритетним завданням для нової Стратегічної цілі «Розвиток людського капіталу транспортної галузі»

МЛС 2006 на цей час є системоутворюючою конвенцією в міжнародному торговельному судноплаванні та ратифікована 108 державами – членами МОП, під прапорами яких експлуатується 96,6% загального тоннажу суден торговельного флоту. МЛС 2006 також ратифікована абсолютною більшістю держав – найбільших постачальників моряків на міжнародний ринок праці моряків. Однак, **МЛС 2006 залишається не ратифікованою Україною**, та, як наслідок, для моряків не забезпечується необхідний рівень захисту їх трудових та соціальних прав під час роботи на українських суднах, під час перебування в морських портах України або під час користування послугами служб найму та працевлаштування моряків.

Проєктом Операційного плану передбачається виконання заходу 4.12, а саме ратифікація МЛС 2006. Очікуваним результатом виконання для цього заходу визначено подання у термін до 31.12.2026 року до Верховної Ради України проєктів відповідних законів України. Однак, як вже було зазначено для заходу 4.11, подання проєктів Законів України до Верховної Ради України не означає їх прийняття. Крім того, **для належної імплементації МЛС 2006 та забезпечення її подальшого ефективного виконання в Україні прийняття відповідних Законів України є недостатнім.** Необхідним також є внесення змін до підзаконних нормативно-правових актів України, а також забезпечення інституційної та кадрової спроможності України для подальшого ефективного виконання

¹⁶https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@sector/documents/normativeinstrument/wcms_860595.pdf

вимог цієї конвенції та національного законодавства України у якості держави прапора, держави порту та держави громадянства моряків.

Відповідно до пункту четвертого статті VIII MLC 2006, ця конвенція вступить в дію для України через 12 місяців після дати реєстрації в Міжнародному бюро праці документу про ратифікацію конвенції Україною. Враховуючи, що проєкт Операційного плану розробляється на 2025-2027 роки, цей план повинен бути доповнений заходами із забезпечення імплементації MLC 2006 та забезпечення її подальшого ефективного виконання в Україні.

Неприпустимим є подальше перенесення термінів ратифікації Україною MLC 2006. Завдання з ратифікації MLC 2006 у термін до **31 жовтня 2020 року** були раніше встановлені пунктом 1848 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Проєкт Операційного плану для заходу 4.12 також помилково визначає, що цей захід виконується для вирішення проблеми 3.1 проєкту НТСУ. Однак, проблема 3.1 описує стан безпеки перевезень в Україні та не стосується трудових та соціальних прав моряків. Також для заходу 4.12 невірно визначені взаємозв'язки з завданнями та очікуваними результатами проєкту НТСУ. Так, виконання заходу 4.12 не має прямого відношення до очікуваного результату 3.15.

Ратифікація MLC 2006 є критично необхідною вимогою для виконання завдань з підвищення привабливості українського прапора для реєстрації морських торговельних суден. MLC 2006 визначає вимоги до суден та судновласників із забезпечення дотримання ними вимог цієї конвенції та національного законодавства на борту суден, що здійснюють міжнародні рейси. Через те, що MLC 2006 не ратифікована Україною, судновласники українських суден не можуть отримувати від уповноважених органів України Свідоцтво про відповідність трудовим нормам в морському судноплаванні (далі – Свідоцтво) та Декларацію про дотримання трудових норм в морському судноплаванні (далі – Декларація), частина I якої видається виключно компетентним органом влади. Однак, на цей час в **Україні відсутній єдиний компетентний орган, уповноважений здійснювати державний нагляд та контроль за дотриманням умов праці та проживання моряків, медичного забезпечення на борту суден, дотриманням вимог із соціального забезпечення членів екіпажів українських суден.**

Після ратифікації MLC 2006 Україною відсутність єдиного компетентного органу державної влади не дозволить делегувати визначим організаціям повноваження з видачі Свідоцтва та схвалення частини II Декларації.

Враховуючи, що MLC 2006 під час розроблення національного законодавства передбачає вимоги з обов'язкового проведення консультацій органів державної влади, сторони роботодавців та об'єднань моряків, пропонується визначити Федерацію роботодавців транспорту України та Федерацію транспортних профспілок України співвиконавцями заходів з ратифікації Україною MLC 2006 та імплементації її положень у національне законодавство України.

4. Необхідним є визначення цілей та завдань державної політики України в секторі реєстрації суден, секторі володіння та оперування морськими суднами

4.1. Реєстрація морських торговельних суден під Державним прапором України та їх експлуатація українськими суб'єктами господарювання тривалий час залишається непривабливою через низку зовнішніх та внутрішніх факторів.

Починаючи щонайменше з 2013 року, прапор України постійно перебуває в сірому або чорному списку Таблиці ефективності прапорів Паризького меморандуму. **Станом на 01 липня 2024 року прапор України перебуває в Чорному списку.**¹⁷ За період 2021-2024 років відсоток затримання українських суден становить 17,24%, при середньому показнику 3,86% для всіх суден, перевірених у зоні дії меморандуму.

Міжнародною палатою судноплавства (ICS) також опублікувало Таблицю ефективності прапорів 2023/2024, яка також визначає для прапора України ряд критичних індикаторів, а саме: відсутність прапора України в білих списках Паризького та Токійського меморандумів; відсутність прапора України в ініціативі QUALSHIP 21 Берегової охорони США; не ратифікація Україною MLC 2006 та Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою (CLC/Fund 92), а також високий середній вік суден під прапором України, який перевищує 35 років.¹⁸

Податкове та валютне законодавство в Україні не є привабливим для судновласників як для реєстрації суден під прапором України, так і для їх експлуатації українськими суб'єктами господарювання. Адміністрація судноплавства України не може надати своєчасні та якісні послуги судновласникам, зокрема здійснювати перевірки українських суден в іноземних портах, видавати судновласникам всі необхідні їм судові документи, в тому числі частину I Декларації про дотримання трудових норм в міжнародному судноплавстві. Станом на липень 2024 року Адміністрацією судноплавства України також не укладені угоди про делегування повноважень з конвенційного нагляду за суднами під прапором України з класифікаційними товариствами – членами Міжнародної асоціації класифікаційних товариств.

Законодавство України з питань захисту трудових та соціальних прав **моряків – членів екіпажів українських суден** не відповідає сучасним мінімальним нормам, що також робить український прапор непривабливим для судновласників. Наприклад, Стандартом A4.2.1 MLC 2006 встановлено механізм фінансової відповідальності судновласника у разі хвороби або смерті моряків, що відбулися у зв'язку з їх трудовою діяльністю на судні. Система фінансового забезпечення може мати форму системи соціального забезпечення, або страхування, або національного фонду, або будь-якої іншої аналогічної схеми. Її форма визначається державою-членом організації після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків. Наявність чинних документальних доказів страхування відповідальності судновласника є обов'язковою умовою для успішного проходження українським судном інспекції контролю держави порту у іноземних портах заходу. Таким чином, незважаючи на те, що MLC 2006 залишається не ратифікованою Україною, усі українські судновласники, які експлуатують судна в міжнародних рейсах, з метою дотримання вимог Стандарту A4.2.1 MLC 2006 забезпечують страхування своєї відповідальності в P&I клубах.

Разом із тим, відповідно до статті 5 Закону України «Про охорону праці» усі працівники підлягають загальнообов'язковому державному соціальному страхуванню від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які спричинили втрату працездатності. Згідно зі статтею 9 цього ж Закону, відшкодування шкоди, заподіяної

¹⁷ <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/white-grey-and-black-list>

¹⁸ <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2024/01/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2023-2024.pdf>

працівникові внаслідок ушкодження його здоров'я або у разі смерті працівника, здійснюється Фондом соціального страхування України (далі – Фонд) відповідно до Закону України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування». Враховуючи вищевикладене, можливим є висновок, що фінансова відповідальність судновласника українського судна (роботодавця) з виплати компенсації у випадку смерті члена екіпажу або довгострокової втрати ним працездатності охоплюється системою державного соціального страхування, що відповідає вимогам пункту другого Стандарту А4.2.1 МЛС 2006. Таким чином, наявні ознаки подвійного фінансового навантаження на українського судновласника в частині покладення на нього зобов'язань зі сплати обов'язкових відрахувань до Фонду та одночасно зі страхування своєї відповідальності у Р&І клубах для отримання загальновизнаних у світовому судноплавстві свідоцтв та документів.

Проект НТСУ визначає завдання 1.9 з **відновлення українського торговельного флоту**, суднобудування та судноремонту (за передовими зразками країн ЄС та світу), однак опис поточної ситуації та проблем, які потребують розв'язання, не містить необхідної інформації, що не дозволяє належним чином сформулювати завдання та їх очікувані результати, а також визначити заходи Операційного плану, послідовність, доцільність та обсяг їх виконання.

Проектом Операційного плану для завдання 1.9 передбачається виконання заходу 4.5., результатом якого має стати забезпечення достатньої пропускнуєї спроможності транспортної інфраструктури України для задоволення потреб усіх перевізників. Однак, заходи 1.20 та 4.27 не пов'язані з виконанням завдання 1.9.

Для заходу 4.5 проекту Операційного плану очікуваним результатом визначено подання Кабінетом Міністрів України у термін до 31.12.2026 року до Верховної Ради України проекту Закону України щодо стимулювання розвитку суднобудівельної галузі, який передбачатиме запровадження пільгового та/або на спеціальних умовах кредитування суб'єктів підприємництва. Однак, як вже зазначалося, подання проекту закону до ВРУ та навіть набрання ним чинності не є об'єктивним критерієм для оцінки ефективності виконання завдання з відновлення українського флоту. Проект НТСУ та проект Операційного плану також не визначають, за рахунок яких джерел будуть надаватися кредитні кошти та кому вони будуть надаватися: судновласникам або підприємствам суднобудування. Для заходу 4.5 також помилково визначено, що він виконується для вирішення проблеми 1.2 з нестачі пропускнуєї спроможності на окремих ділянках транспортної інфраструктури для задоволення потреб усіх перевізників.

Для подальшої роботи над проектом НТСУ необхідно визначити: 1) за якими кількісно вимірюваними показниками буде оцінюватися, що український торговельний флот «відновлено», а також 2) що саме маєтсья на увазі під словосполученням «український торговельний флот»:

- кількість суден, що перебувають у власності українських суб'єктів господарювання та які можуть бути зареєстровані під прапорами іноземних держав? **або**
- кількість суден, зареєстрованих в Державному судновому реєстрі України.

За даними UNCTAD Review of Maritime Transport 2023 майже 70% загальносвітового тоннажу суден (за дедвейтом) знаходяться у володінні судновласників десяти держав: Греції, Китаю, Японії, Сінгапуру, Гонконгу (Китай), Республіки Корея, Німеччини, Бермудських островів, Норвегії та Великої Британії. При цьому, під іноземними прапорами зареєстровано 86,8% тоннажу суден грецьких судновласників, а для

китайських та японських судновласників ці показники відповідно складають 59,5% та 84,2%. **Частка судновласників з Азіатсько-Тихоокеанського регіону постійно зростає впродовж останніх років.** За даними Clarksons Research, починаючи з 2013 року тоннаж нових суден, замовлених судновласниками з Азіатсько-Тихоокеанського регіону, стабільно перевищує тоннаж нових замовлень європейських судновласників і судновласників з інших регіонів.

В секторі морського фінансування **постійно зростає ринкова частка азіатських і австралійських банків** – з 15% у 2010 році до 44% у 2022 році. Водночас частка європейських банків у світовому портфелі судноплавства у 2022 році становила 49,5% проти 83% у 2010 році.

В середньостроковій перспективі недоцільно очікувати суттєвого збільшення кількості суден, що перебуватимуть у володінні українських суб'єктів господарювання, враховуючи зазначені загальносвітові тенденції та прогнози розвитку морського транспорту, а також неефективне податкове та інше законодавство в Україні.

Підпунктом 45 пункту 27 Стратегії морської безпеки України визначені завдання з підвищення іміджу України як держави прапора та **збільшення кількості суден під Державним прапором України.** Згідно з підпунктом 8 пункту 29 оцінка реалізації Стратегії морської безпеки буде здійснюватися **за кількістю морських суден та суден внутрішнього плавання під Державним прапором України.**¹⁹

В сучасному торговельному судноплавстві надання суднам права плавання під прапором є окремою послугою, яка надається відкритими судовими реєстрами. Так, за даними UNCTAD Review of Maritime Transport 2023 у відкритих судових реєстрах Ліберії, Панами, Маршаллових островів, Гонконгу та Сінгапуру зареєстровано понад 60% загальносвітового тоннажу суден.²⁰ ITF до так званих «зручних прапорів» на цей час віднесено 43 судові реєстри іноземних держав.²¹ Як правило, такі відкриті реєстри знаходяться в управлінні приватних компаній, головні офіси яких розташовуються в найбільших світових морських хабах.

Для досягнення критерію збільшення кількості суден, що експлуатуються під Державним прапором України, необхідним є реалізація комплексу завдань із створення в Україні власного відкритого реєстру торговельних суден. Такі заходи мають включати зміни податкового законодавства та законодавства з питань валютного контролю, трудового законодавства України, ратифікації Україною таких конвенцій, як: MLC 2006, CLC/Fund 92, їх імплементації в національне законодавство України, а також імплементації в законодавство України значної кількості поправок до раніше ратифікованих Україною міжнародних конвенцій, розробку та впровадження якісного нового сервісу реєстрації суден. Для надання якісного сервісу судновласникам мають бути суттєво збільшені інституційні, кадрові та матеріально-технічні ресурси Адміністрації судноплавства України, у тому числі для забезпечення можливостей надання послуг за межами України, включаючи проведення перевірок суден інспекцією контролю держави прапора в іноземних портах.

Реалізація цих заходів потребуватиме значних фінансових та інших витрат. Однак, навіть у разі реалізації всього комплексу заходів та створення в Україні відкритого

¹⁹ Указ Президента України від 17.07.2024 № 468/2024

²⁰ https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf

²¹ <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs>

суднового реєстру, який за умовами оподаткування та сервісу буде аналогічним реєстрам Ліберії, Панам, Маршаллових островів тощо, недоцільно очікувати суттєвого збільшення кількості суден під Державним прапором України. При цьому, сектор реєстрації суден має найнижчий мультиплікаційний ефект для розвитку інших секторів морського транспорту.

Критерій кількості суден під Державним прапором України також недоцільно розглядати як єдиний критерій оцінки ефективності реалізації Стратегії морської безпеки або НТСУ. Так, на цей час в Державному судновому реєстрі України зареєстрована значно більша кількість суден, ніж ті, що фактично експлуатуються в міжнародних рейсах. При цьому чинне законодавство України не дозволяє Адміністрації судноплавства України позбавляти судна права плавання під прапором України, наприклад, у разі постійного порушення вимог міжнародних конвенцій або у разі тривалого виведення судна з експлуатації. Як наслідок, Адміністрація судноплавства України змушена сплачувати за «мертвий тоннаж» під час оплати членських внесків державою - членом ІМО. Кількість суден також не означає якість суден. Іншими важливими критеріями є середній вік суден, зареєстрованих в реєстрі, середній тоннаж (дедвейт) суден, середній рівень затримання суден та інші критерії.

Проектом Операційного плану передбачається виконання заходу 4.10 з удосконалення законодавства в частині надання адміністративних послуг при реєстраційних діях щодо суден під Українським прапором, очікуваним результатом якого є видання наказу Мінінфраструктури «Про внесення змін до Порядку реєстрації суден в Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України». Однак, законодавство України з питань реєстрації суден потребує комплексного перегляду, та, як наслідок, необхідним є внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства України та Закону України «Про внутрішній водний транспорт». Крім того, виконання заходу 4.10 пропонується здійснити для досягнення Стратегічної цілі 4 «Інституційна спроможність, людський капітал та ефективне управління». Однак, **більш доцільним є реалізація цього заходу для вирішення завдань 1.9 та (або) для виконання завдань Стратегічної цілі 3.**

5. Проект НТСУ та проект Операційного плану мають бути доповнені завданнями з розробки Стратегії забезпечення виконання Україною своїх обов'язків та зобов'язань у якості держави прапору, держави порту та прибережної держави.

Пунктом третім частини 1 Кодексу з виконання документів ІМО, державам – членам ІМО рекомендується розробити Стратегію забезпечення виконання їх міжнародних обов'язків та зобов'язань у якості держави прапору, порту та прибережної держави та утворити методологію для нагляду за тим, що така стратегія забезпечує ефективне здійснення та виконання відповідних міжнародних документів, які мають обов'язкову силу.²²

Аудитом ІМО, який проходив в Україні в 2018 році, встановлено, що в Україні відсутня Стратегія, а також відповідна програма моніторингу її виконання. Також залишаються не усунутими зауваження, виявлені аудитом ІМО 2018 року.

Враховуючи, що обов'язковий аудит ІМО проводиться за семирічним циклом, наступний обов'язковий аудит ІМО в Україні очікується в період 2026-2030 років. Підготовка до

²² Резолюція ІМО А.1070 від 04.12.2013

аудиту ІМО вимагає значного часу та ресурсів, завдання з підготовки до наступного аудиту ІМО, зокрема розробка Стратегії забезпечення виконання Україною своїх обов'язків та зобов'язань у якості держави прапора, держави порту та прибережної держави, мають бути включені до проєкту Операційного плану в тому числі для виконання завдань 3.12 – 3.18 Стратегічної цілі 3.

Проєкт Операційного плану потребує коригування в частині послідовності, доцільності, термінів та виконавців для заходів 4.10, 4.13, 4.14, 4.15, 4.16, 4.18, 4.19, 4.23, 4.25, 4.28. Заходи 4.14, 4.15, 4.16, 4.18, 4.19 не можуть виконуватися для вирішення проблеми 3.1.

Для заходу 4.14 проєкту Операційного плану має бути визначено чіткий та вичерпний перелік нормативно-правових актів, які передбачається прийняти для забезпечення гармонізації та наближення національного законодавства України з інструментами ІМО, МОП та законодавства ЄС у сфері безпеки судноплавства. Для кожного нормативно-правового акту, який планується прийняти, має бути визначена пріоритетність його розробки та супроводу, а також окремі терміни виконання, замість єдиного терміну 31.12.2027 року. В іншому випадку, неможливим є здійснення ефективного моніторингу виконання НТСУ.

6. Завдання із декарбонізації судноплавної галузі мають бути включені до Стратегічної цілі 3 проєкту НТСУ з подальшим коригуванням проєкту Операційного плану.

У липні 2023 року держави – члени ІМО схвалили оновлену Стратегію 2023 року зі скорочення викидів парникових газів із суден, де визначили спільне прагнення досягти нульового рівня викидів парникових газів від міжнародного судноплавства до або приблизно до 2050 року, а також встановили зобов'язання забезпечити використання альтернативних видів палива з нульовим або майже нульовим рівнем викидів парникових газів до 2030 року. Стратегія також затверджує індикативні показники, яких планується досягти у 2030 році. Зокрема, планується знизити викиди вуглецю щонайменше на 40% до 2030 року. Новий рівень амбіцій також стосується застосування технологій з нульовими або майже нульовими викидами парникових газів, видів палива та/або джерел енергії: до 2030 року вони мають становити принаймні 5%, прагнучи досягти 10% енергії, що використовується міжнародним судноплавством.²³

Європейський Союз впроваджує більш жорсткі вимоги для забезпечення декарбонізації судноплавної галузі. Зокрема, з січня 2024 року систему торгівлі викидами ЄС (EU ETS) було розширено, щоб охопити викиди CO₂ від усіх великих суден (5 000 валової місткості та більше), які заходять у порти ЄС, незалежно від прапора, під яким вони плавають. Система охоплює 50% викидів від рейсів, які починаються і закінчуються за межами ЄС (що дозволяє третій країні прийняти рішення про відповідні дії щодо решти частки викидів); 100% викидів, які відбуваються між двома портами ЄС і коли судна знаходяться в портах ЄС. EU ETS охоплює викиди CO₂ (вуглекислий газ), CH₄ (метан) і N₂O (закис азоту), але два останні лише з 2026 року. На практиці судноплавні компанії повинні купувати та здавати (використовувати) квоти на викиди EU ETS за кожен тону повідомлених викидів CO₂ (або CO₂ еквівалент) у межах системи EU ETS.²⁴

²³ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHG-emissions.aspx>

²⁴ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en

Проект НТСУ та проект Операційного плану не включають завдань та заходів із забезпечення декарбонізації судноплавної галузі в Україні на період до 2030 року.

Забезпечення виконання в Україні Стратегії ІМО 2023 року зі скорочення викидів парникових газів з суден, а також імплементації законодавства ЄС з контролю викидів з суден та його подальшого виконання матиме безпосередній вплив на таких суб'єктів та сектори морського транспорту України:

- **Українські судна та судноплавні компанії** – середній вік українських суден перевищує 35 років. Модернізація цих суден для забезпечення їх відповідності новим вимогам щодо зменшення викидів або для застосування альтернативних видів палива є недоцільною. Таким чином, слід очікувати подальшого скорочення кількості українських суден, що будуть експлуатуватися в міжнародних рейсах, особливо для здійснення рейсів між портами України та портами ЄС;
- **Українські моряки** – потребують отримання нових знань та навичок для роботи з альтернативними видами палива. Нові вимоги до професійної компетентності моряків для роботи з альтернативними видами палива також будуть включені до обов'язкових стандартів підготовки моряків під час перегляду Конвенції ПДНВ та Кодексу ПДНВ. Також ІМО, МОП, UN Global Compact, ICS та ІТФ заснована ініціатива Marine Just Transition Task Force, в межах якої підготовлений рекомендований План дій із 10 пунктів для досягнення справедливого переходу до використання нових видів палива для моряків. Цей план включає рекомендовані заходи, які державам пропонується вжити спільно з соціальними партнерами (судновласниками, закладами морської освіти, профспілками моряків) для забезпечення отримання моряками необхідних знань та навичок для роботи з новими видами палива.²⁵ **Проект Операційного плану доцільно доповнити новими заходами для реалізації в Україні рекомендацій Marine Just Transition Task Force;**
- **Адміністрація судноплавства України** – за своїм організаційним, матеріально-технічним та кадровим потенціалом має бути готовою для забезпечення контролю за дотриманням на українських морських суднах та в морських портах України вимог з контролю викидів з суден. Відповідно, проект Операційного плану має бути доповнено новими заходами, включаючи розробку відповідної нормативно-правової бази та інших необхідних заходів;
- **В морських портах України мають бути забезпечені можливості для бункерування суден новими видами палива**, зокрема, для забезпечення приймання в портах України нових морських суден, що використовують альтернативні види палива, а також для збереження конкурентоспроможності морських портів.

Проект Операційного плану має бути доповнено новими заходами з визначення альтернативних видів палива, доступних в Україні для бункерування суден, проведення експертизи відповідності законодавства України на відповідність новим вимогам ІМО та ЄС, розробки та реалізації проектів щодо створення та розвитку інфраструктури в морських портах України. Берегові робітники морських портів України також повинні отримати нові знання та навички для роботи з суднами, що використовують альтернативні види палива.

²⁵ <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Maritime-Just-Transition.aspx>

7. Завдання проєкту НТСУ та заходи проєкту Операційного плану з відновлення та розвитку морських портів України потребують коригування з огляду на наступне.

7.1. Проєкт Операційного плану не передбачає завдань з оновлення Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року та планів розвитку морських портів України. Разом із тим, очікуваним результатом 1.23 визначено включення одного з морських портів України до ТОП-150 найбільших портів світу за показниками обсягу обробки контейнерів. Однак, проєкт НТСУ та проєкт Операційного плану не визначають, для якого саме морського порту та за рахунок реалізації яких заходів планується досягнення такого результату.

Очікуваним результатом 1.35 визначено зростання обробки вантажів в морських портах України до 160 млн тон на рік. Однак, проєкт Операційного плану для досягнення результату 1.35 передбачає виконання лише заходів в морському порту Чорноморськ (заходи 4.6 та 4.7), а також заходу 4.27 з приведення стратегічних планів розвитку та інвестиційних планів ключових суб'єктів господарювання державного сектору економіки у сферах морського та внутрішнього водного транспорту у відповідність до Стратегії. Слід зазначити, що жоден з виконавців, визначених для заходу 4.27 не здійснює стивідорної діяльності.

7.2. Проєкт НТСУ та проєкт Операційного плану не містить завдань та заходів з розвитку та модернізації нової цифрової та смарт-інфраструктури України, у тому числі для:

- забезпечення безпеки судноплавства, зокрема модернізації служб регулювання руху суден із застосуванням сучасних смарт-технологій;
- інфраструктури кібербезпеки;
- впровадження технологій автоматизації портових робіт;
- забезпечення дотримання вимог ІМО з електронного документообігу – забезпечення функціонування National Maritime Single Window.

7.3. Проєкт НТСУ та проєкт Операційного плану має включати завдання з розвитку людського капіталу портових робітників, забезпечення отримання портовиками нових знань та навичок для роботи з сучасним цифровим обладнанням та новими видами палива. Необхідним є оновлення законодавства України з техніки безпеки та охорони праці в морських портах, а також реорганізація системи підготовки портових робітників, а також системи державного нагляду та контролю за дотриманням в морських портах вимог міжнародних конвенцій та законодавства України з питань техніки безпеки та охорони праці.

Проєкт Операційного плану має бути доповнений новим завданням із забезпечення ратифікації Україною Конвенції МОП про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах (№ 152) та імплементації її положень до законодавства України. При цьому, у якості виконавців цього заходу (за згодою) доцільно визначити об'єднання роботодавців (портових операторів) та профспілки портових робітників.

8. Сектор морських цифрових технологій, розвиток технологій автономного судноплавства мають бути розглянуті у якості нових секторів морської економіки, які можуть стати драйверами для розвитку інших секторів

Світовий ринок морської діджиталізації та автоматизації – це окремий швидкозростаючий сектор, обсяг якого до 2030 року досягне 345 мільярдів доларів США. За оцінками

аналітиків, обсяг ринку морської діджиталізації в середньому зростатиме на 10,7% між 2022 та 2031 роками.²⁶

Цифровізація вже зараз змінює світове торговельне судноплавство. Морські судна стають “розумнішими”, більш ефективними та економними завдяки використанню нових цифрових рішень та систем. Щоб залишатися конкурентоспроможними, судновласники повинні використовувати всі доступні їм цифрові технології та рішення. В судноплавних компаніях з’являються нові підрозділи – берегові центри управління для дистанційного управління суднами, контролю параметрів роботи судових механізмів, моніторингу викидів, контролю за споживанням палива. Як наслідок, робочі профілі багатьох морських спеціальностей суттєво змінюються. Водночас з’являються нові морські спеціальності, такі як: оператори морських безпілотних систем, інструктори VR, фахівці з морської кібербезпеки тощо.

Україна наразі набуває унікального досвіду в розробці, побудові та дистанційному управлінні морськими та авіаційними безпілотними системами. Перенесення цього досвіду в сектор цивільного торговельного судноплавства може стати драйвером розвитку інших секторів морської економіки. Поєднання управлінського досвіду українських морських фахівців з можливостями та потенціалом ІТ-сектору України може утворити для **України конкурентні переваги в новому секторі судноплавства – секторі морської діджиталізації та автоматизації.**

Однією з конкурентних переваг України для розвитку сектору морських ІТ-технологій та інновацій може стати наявність в Україні значної кількості висококваліфікованих професійних моряків, а також мережі закладів фахової морської вищої та передвищої освіти. Українські моряки під час роботи на сучасних суднах іноземних судновласників отримують доступ до сучасних цифрових рішень та морських технологій, які відсутні в Україні. **Забезпечення перенесення цих знань та навичок в Україну є стратегічним завданням, яке потребує швидкого вирішення.** Необхідно створити умови для розширення міжсекторальної взаємодії, а також для працевлаштування найбільш професійних фахівців в Україні в морському береговому секторі, у тому числі в ІТ.

Проект НТСУ має визначити необхідність розвитку сектору морських ІТ-технологій та цивільного автономного судноплавства в Україні у якості одного з нових перспективних секторів.

9. Завдання проєкту НТСУ та заходи проєкту Операційного плану з відновлення та розвитку судноплавства на внутрішніх водних шляхах потребують коригування з огляду на наступне.

9.1. Завданням 1.33 Стратегічної цілі 1 визначено відновлення судноплавства на р. Дніпро, для якого встановлено показник моніторингу – до 2027 року відновити обсяги перевезення внутрішніми водними шляхами до рівня 2021 року з тенденцією до подальшого зростання. Однак, досягнення встановленого показника не вбачається можливим з огляду на наступне:

- Заходом 4.2 проєкту Операційного плану передбачено підготовку у **термін до 31.12.2027** року концептуальної записки щодо перспектив відновлення та модернізації інфраструктури Каховського судноплавного шлюзу з будівництвом другої гілки шлюзу. Без відновлення Каховського шлюзу досягнути у 2021 році показників перевезення на рівні 2021 року не вбачається можливим;

²⁶ [Allied Market Research, 2023](#)

- Заходом 4.1 проекту Операційного плану передбачена розробка у **термін до 01.04.2026 року** документу програмного характеру у сфері розвитку внутрішнього водного транспорту. Однак, більш логічним є зміна послідовності та строків виконання заходів 4.1 та 4.2, коли першим буде виконане завдання з підготовки концептуальної записки щодо перспектив відновлення та модернізації Каховського шлюзу, а вже після буде виконане завдання з розробки документу програмного характеру у сфері розвитку внутрішнього водного транспорту.
- Для встановлення показника моніторингу необхідним є аналіз стану інфраструктури на р. Дніпро, в тому числі в частині оцінки кількості суден, які будуть доступними для здійснення перевезень, а також судноводії та іншого персоналу.