

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-527-3-21>

**HUMAN CAPITAL AT MARITIME TRANSPORT ENTERPRISES
OF UKRAINE. IMPACT OF FULL-SCALE INVASION
AND CURRENT CHALLENGES**

**ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ НА ПІДПРИЄМСТВАХ МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: ВПЛИВ ПОВНОМАСШТАБНОЇ
ТА ПОТОЧНІ ВИКЛИКИ**

Pelykh Yuliia Serhiivna

*advisor to a Chairman
Marine Transport Workers' Trade
Union of Ukraine
Odesa, Ukraine*

Пелих Юлія Сергіївна

*радник Голови
Професійна спілка робітників
морського транспорту України
м. Одеса, Україна*

Морські порти – ключова складова економіки нашої країни, забезпечення національної безпеки, недопущення світової продовольчої кризи. А дотримання прав людини, яка працює в морі та на морському узбережжі, її соціальний захист – мета, принцип та один із ключових напрямків реалізації державної морської політики, визначених в Морській доктрині України на період до 2035 року [1].

Від самого початку повномасштабного військового вторгнення значних обстрілів, руйнування та розкрадання зі сторони окупанта зазнали морські порти Маріуполь, Бердянськ, Скадовськ та Херсон. Перебуваючи в окупації, працівники, як правило, відчували брак інформації та інструкцій від роботодавця – щодо необхідних для вжиття дій. Це пов'язано як з об'єктивними факторами (відсутність електроенергії, зв'язку тощо), так і в певній мірі з неготовністю багатьох підприємств до подібних критичних ситуацій. Окупанти застосовували по відношенню до працівників погрози (в т.ч. із застосуванням зброї), шантаж та заходи фізичного впливу. Працівники гинули від масштабних обстрілів та штурмів (як то було в Маріуполі). Потерпали від актів тероризму та екоциду (підриг окупантам Каховської ГЕС).

Деякі працівники мали можливість та наважувалися на релокацію своїх сімей на підконтрольні Україні території. Хоча такий переїзд часом міг коштувати життя. Після чого перед ними поставали нові виклики: пошук житла та роботи, пристосування сім'ї на новому місці як внутрішньо переміщених осіб. На жаль, з різних причин не завжди винаходилися можливості працевлаштуватися за спеціальністю на підприємстві морського транспорту. Так, порт Миколаїв, порти Великої

Одеси (Одеса, Південний, Чорноморськ) – були заблоковані агресором і не працювали.

В непрацюючих портах (як в окупації, так і на підконтрольній Україні території) працівники зазвичай перебували у простій, або в призупиненому трудовому договорі. Важливо, що за таких умов працівники залишалися у трудових відносинах з роботодавцем, що сприяє збереженню кадрового потенціалу.

В цей час логістичні ланцюги переспрямовуються на Дунай. Морські порти Ізмаїл та Рені обробляють безпрецедентні для них об'єми вантажів. Розбудовуються додаткові перевантажувальні потужності. Створюються нові робочі місця (в т.ч. із залученням на них працівників із тимчасово непрацюючих портів).

Із серпня 2022 року, коли в рамках укладеної Україною з Туреччиною та ООН угоди про відновлення експорту зерна запускається так звана “Зернова ініціатива”, відновлюються вантажопотоки через порти на “великій воді”, – ситуація починає змінюватися. А із запровадженням з 2023 року “Українського морського коридору” – порти на Дунаї все більш стрімко втрачають свої позиції (на прикладі експорту зернових: з 2,2 млн тон у серпні 2023 року до 0,3 млн тон у листопаді 2024 року) [2].

То ж в умовах стрімкого зменшення надходжень, перед підприємствами морського транспорту на Дунаї постає необхідність зменшення витрат. В т.ч. за рахунок скорочення штату та вивільнення працівників. Так, на прикладі одного з таких підприємств у власності держави – у 2024 році роботодавцем призупинено дію пунктів колективного договору по доплатам та надбавкам працівникам, проведено кілька хвиль масових скорочень чисельності та штату, встановлено режим неповного робочого дня тощо. Аби не допускати подібних колапсів – важливо як цілеспрямоване стратегічне планування роботи адміністрацією підприємства, так і формування відповідних політик на рівні Уряду.

Наступний виклик – від початку роботи “Українського зернового коридору” майже не щоденно вся портова інфраструктура на підконтрольній Україні території піддається атакам безпілотниками, балістичними та крилатими ракетами країни-агресора. В умовах, до прикладу, пуску з тимчасово окупованих територій балістичної ракети – в працівників портів є лічені хвилини аби прослідувати в місце укриття. Часто своєчасно дістатися до укриття буває просто фізично неможливо. То ж питання безпеки на робочому місці портових працівників під час повітряних тривог є вкрай важливим, і потребує комплексного вирішення: за участі роботодавців, профспілок, профільних міністерств тощо.

Більш-менш сталою, на жаль, залишається і ще довоєнна проблематика порушення роботодавцями прав працівників та профспілок. Так, за дослідженнями Міжнародної конфедерації профспілок з визначення рейтингу найгірших країн для працівників, у 2024 році Україна віднесена до переліку країн, де не гарантується дотримання трудових прав (Rating 5 – No guarantee of rights) [3, с. 16]. Порушення прав працівників характерно в т.ч. і для підприємств, що перебувають у сфері управління держави. А в умовах воєнного стану – означене формує вкрай негативне відношення працівників не тільки до безпосереднього роботодавця (державного підприємства), а й до самої держави... Наслідком чого може бути безповоротна втрата кваліфікованих кадрів, що не забажають залишатися/повертатися та працювати в Україні.

Існує ризик того, що вже в найближчій перспективі підприємства морського транспорту України відчуватимуть гострий дефіцит кадрів. Пов'язано це і з об'єктивними факторами – військові дії, внутрішня та зовнішня міграція населення, долучення працівників до оборони нашої держави тощо.

То ж наразі постають питання подальшої мотивації повернення працездатного населення України з-за кордону; необхідності перенавчання і перекваліфікації жінок на професії, що зазвичай обіймають чоловіки; створення інклюзивних робочих місць для ветеранів, рівень працездатності яких зменшився після повернення з фронту; а за необхідності – їх перенавчання та перекваліфікація.

Не можна залишити без уваги і проблематику залучення молоді на роботу на підприємствах морського транспорту. Наразі в роботодавців найбільший попит по набору кадрів саме на робітничі професії, які часто не є привабливими для молодих працівників.

Недостатній кадровий потенціал ставить під загрозу стале функціонування будь-якого суб'єкта господарювання. То ж значення людського капіталу для безпеки морських портів України – непереоціненне.

“Інституційна спроможність, людський капітал та ефективне управління” – одна зі стратегічних цілей проекту Національної транспортної стратегії України (НТСУ) на період до 2030 року, що розробляється Мінінфраструктури [4]. В той же час, на думку Професійної спілки робітників морського транспорту України (ПРМТУ), питання людського капіталу на транспорті має бути виділене у відокремлену стратегічну ціль НТСУ [5].

А для досягнення позитивних результатів як в поточних умовах, так і в повоєнному відновленні нашої країни – вкрай важлива належна взаємодія роботодавців, профспілок та органів державної влади,

рівноправний та продуктивний соціальний діалог для врахування інтересів всіх стейкхолдерів морегосподарського комплексу України: бізнесу, працівників та держави.

Література:

1. Морська доктрина України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108) // База даних “Законодавство України”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 16.12.2024).

2. Самайлук М. Трекер економіки України під час війни. *Центр економічної стратегії*. URL: <https://ces.org.ua/tracker-economy-during-the-war/> (дата звернення: 16.12.2024).

3. 2024 ITUC Global rights index. The world’s worst countries for workers. *International Trade Union Confederation (ITUC)*. URL: <https://www.ituc-csi.org/global-rights-index> 73 с.

4. Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Інформаційне повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури)*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35763.html> (дата звернення: 16.12.2024).

5. Пропозиції ПРМТУ до оновленої Національної транспортної стратегії України до 2030 року. *Професійна спілка робітників морського транспорту України (ПРМТУ)*. URL: <https://mtwtu.org.ua/news/propozicii-prmtu-do-onovlenoi-nacionalnoi-transportnoi-strategii-ukraini-do-2030-roku> (дата звернення: 16.12.2024).