

**Логінов О. В.***

к. т. н., доцент кафедри
морського права
Одеського національного
морського університету
(м. Одеса, Україна)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7367-2970>

**Буй О. С.****

студент Одеського національного
морського університету
(м. Одеса, Україна)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4093-5663>

УДК 343.12

DOI 10.26886/2524-101X.4.2018.7

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ КРЮЇНГОВИХ КОМПАНІЙ

У статті розкрито сутність поняття “крюїнгова компанія” та необхідність даного виду послуг на території України. Також висвітлюються проблеми державного регулювання діяльності крюїнгових компаній, які стосуються запровадження ліцензійних умов та питань їх дотримання під час здійснення діяльності. Описано процес відбору кадрів на визначену посаду, а також види додаткових послуг, які може надавати крюїнгова компанія. Зроблені висновки і пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання діяльності крюїнгових компаній в Україні.

Ключові слова: крюїнг, крюїнгова компанія, праця моряків.

* **Oleh Lohinov**, PhD in Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Maritime Law of Odessa National Maritime University.

** **Olha Bui**, student of Odessa National Maritime University.

Oleh Lohinov, Olha Bui. Direct Aspects of the State Regulation of the Activities of Cruising Companies. – Article.

The article reveals the essence of the concept of “crewing company” and the necessity of this kind of services on the territory of Ukraine. The problems of state regulation of crewing companies’ activity related to the introduction of licensing conditions and issues of their compliance in the course of their activities are also covered. Describes the process of selection of personnel for a certain position, as well as types of additional services that can be provided by the crewing company. Conclusions and suggestions on improvement of legal regulation of activity of crewing companies in Ukraine are made.

Key words: crewing, crewing company, work of sailors.

Логинов О. В., Буй О. С. Некоторые аспекты государственного регулирования деятельности крузинговых компаний. – Статья.

В статье раскрыта сущность понятия “крузинговая компания” и необходимость данного вида услуг на территории Украины. Также освещаются проблемы государственного регулирования деятельности крузинговых компаний, касающиеся введения лицензионных условий и вопросов их соблюдения при осуществлении деятельности. Описан процесс отбора кадров на определенную должность, а также виды дополнительных услуг, которые может оказывать крузинговая компания. Сделанные выводы и предложения по совершенствованию правового регулирования деятельности крузинговых компаний в Украине.

Ключевые слова: крузинг, крузинговая компания, труд моряков.

Україна – морська держава. Під цією констатацією ми маємо на увазі берегову лінію країни, порти і кораблі, що виходять і заходять до наших гаваней. Але на міжнародному ринку праці, пов’язаному з морем, Україна славиться зовсім не цим. Ми сильні моряками. За даними Manpower Report в 2016 році Україна зайняла шосте місце в світі за кількістю моряків, які працювали на глобальному ринку. За рівнем професійної підготовки, комунікабельності і дисципліни українські моряки займають другі–треті місця в світі, поступаючись лише філіппінцям, інколи китайцям. На світовий флот у 2016 році було поставлено 69 тис. моряків, у т. ч. 39 тис. офіцерів і 30 тис. рядових.

Сказаним вище підтверджується актуальність дослідження теми окремих аспектів державного регулювання діяльності крузингових компаній в Україні. Аналіз останніх досягнень і публікацій, в яких почато розв’язання цієї проблеми, свідчить про те, що наукові дослідження в цій сфері лише починають з’являтися, зокрема питанням діяльності крузингових компаній в Україні займалися А. В. Кирилюк, Є. Д. Пасюк, С. Є. Іванова та деякі інші дослідники.

Мета статті полягає у формулюванні визначення поняття “крюїнгова компанія”, а також у дослідженні окремих аспектів державного регулювання діяльності крюїнгових компаній в Україні.

Відсутність належного державного контролю в Україні за судноплавною галуззю в період перебудови призвела до втрати національного морського вантажного і пасажирського флоту. З появою безробіття серед моряків на початку 90-х років ХХ ст. Український центр зайнятості показав себе неспроможним забезпечити їх роботою за фахом у межах країни чи посприяти їхньому працевлаштуванню на судна зарубіжних судновласників (Доходи та витрати населення України за січень–квітень 2008 року, 2008, с. 2) Це провокує розширення трудової міграції, яка здебільшого є нелегальною, а тому український ринок праці з висококваліфікованою робочою силою, що не знаходить попиту на вітчизняному ринку праці, перетворився на джерело дешевої робочої сили. Відтік висококваліфікованих кадрів за кордон послаблює економіку України. За підрахунками західних вчених, еміграція одного висококваліфікованого спеціаліста рівнозначна вкладанню в економіку вибраної ним країни 1 млн доларів. За різними оцінками Україна втратила у 1990-х роках близько 20% від свого інтелектуального потенціалу (Лібанова, 2004, с. 7).

Поява на ринку праці моряків у країні призвела до створення сотень посередницьких фірм. Професійною діяльністю крюїнгової компанії є надання посередницьких послуг між судновласником або оператором судна, які мають певні потреби в плавскладі, і моряком, який бажає знайти або змінити роботу (Крюїнгові компанії Огляд галузі).

Саме створення крюїнгових компаній стало порятунком для фахівців, що мають морську спеціальність, допомогли зберегти численні навчальні заклади, які готують майбутні кадри в цій сфері, а також сприяли уникненню безробіття у великих масштабах, що стало б для держави чималим тягарем (Кирилюк, 2008, с. 324).

В Україні з кожним роком зростає кількість таких посередницьких структур і створюються різноманітні асоціації, до яких входять крюїнгові компанії. Так, наприклад, 25 січня 2007 року в Одесі була створена асоціація “Український морський союз”, що включила 12 крюїнгових компаній з доброю репутацією (Пасюк, 2007). До того ж постійно проводяться семінари в рамках круглих столів, що стосуються проблем удосконалення функціонування крюїнгових компаній, в яких беруть участь провідні спеціалісти морської галузі, учені, представники орга-

нів державної влади, керівники крьюінгових компаній, представники профспілок. Проведення таких заходів має важливе значення, оскільки кожна зі сторін бачить проблеми правового регулювання діяльності крьюінгових компаній по-своєму, і завдяки спільному обговоренню знаходяться найкращі шляхи їх вирішення. У чинному законодавстві відсутнє визначення поняття “крьюінгова компанія”, що, у свою чергу, ускладнює процес державного регулювання діяльності таких компаній на законодавчому рівні. Необхідність вивчення сфери державного регулювання діяльності крьюінгових компаній зумовлена актуальністю для нашої країни, особливо для її південних регіонів. Зокрема, значна кількість крьюінгових компаній та їх філій розташована в портових містах, таких як: Одеса, Чорномоськ, Южне, Білгород-Дністровський, Ізмаїл, Маріуполь, Херсон, Миколаїв та інших.

Термін “крьюінг” (*crewing*) в офіційних документах Балтійської і Міжнародної Морської Ради (*BIMCO*), в яких йдеться про використання проформ контрактів *SHIPMAN* (Explanatory notes to SHIPMAN 98, BIMCO) і *CREWMAN* (Explanatory notes to CREWMAN A, BIMCO) використовується як заміна поняття “послуга за наймом екіпажу”. Таким чином, крьюінгову компанію можна визначити, як специфічну форму кадрової компанії, яка являє собою своєрідний інструмент пошуку робочої сили – членів плавскладу морських суден, а також є своєрідним фільтром при підборі кадрів з великої кількості претендентів на одну посаду. Крьюінгова компанія, використовуючи власні методи і ноу-хау, обирає із загального потоку бажаючих працевлаштуватися на нове робоче місце тих, хто найбільш повною мірою відповідає потребам організації – замовника.

Визначення поняття “крьюінг” також надавалось у Проекті Закону “Про підприємства, що здійснюють посередництво у працевлаштуванні громадян за кордоном” від 25.05.2005 р. № 4479, запропонованому народним депутатом В.Я. Шибком. Згідно з цим законопроектом, “крьюінг” – це організована діяльність з набору працівників екіпажів морських або повітряних суден іноземної держави. А під крьюінговою компанію пропонувалося розуміти суб’єкта господарювання, який у встановленому законом порядку отримав ліцензію на посередництво в працевлаштуванні за кордоном і здійснює діяльність з посередництва (Пасюк, 2007.).

Компанія, що здійснює крьюінг-менеджмент, виступає в якості роботодавця для моряка від імені свого судновласника, а її зобов’я-

зання полягають в тому, щоб обирати, залучати та адмініструвати кваліфікованих моряків для працевлаштування на конкретне судно.

Стаття II, параграф 1 (h) Конвенції 2006 року про працю в морському судноплаванні (КПМС) визначає службу підбору і працевлаштування моряків як “будь-яку особу, компанію, установу, агентство або іншу організацію в державному або приватному секторі, яка займається набором моряків за дорученням судновласників або працевлаштуванням моряків у судновласників”. Відповідно до Стандарту A1.4, параграф 2, вимоги Конвенції, які стосуються приватних служб підбору і працевлаштування моряків, застосовуються там, де основною метою є підбір і працевлаштування моряків або якщо вони наймають і працевлаштовують значну кількість моряків (ст. 2).

Для здійснення певних видів господарської діяльності необхідною умовою є отримання ліцензій. Ліцензування кріюінгових компаній здійснюється відповідно до базового Закону України “Про ліцензування видів господарської діяльності” від 02.03.2015 р., а також ряду підзаконних нормативно-правових актів. Відповідно до п. 20 ч. 1 ст. 7 указанного Закону, господарська діяльність з посередництва у працевлаштуванні за кордоном підлягає обов’язковому ліцензуванню (ст. 20). У свою чергу, видача ліцензії кріюінговій компанії означає не лише те, що держава регулює цей вид господарської діяльності, а й служить доказом діяльності такого підприємства на законних підставах. Адже ліцензія є своєрідною гарантією для клієнтів, які користуються послугами таких компаній. Проте бувають випадки, коли моряки, які прагнуть співпрацювати з кріюінговими компаніями, не звертають увагу на наявність ліцензії, через що досить часто потрапляють до т. зв. нелегальних кріюінгів. Зокрема, цей Закон визначає порядок ліцензування, установлює державний контроль у сфері ліцензування, відповідальність суб’єктів господарювання та органів ліцензування за порушення законодавства у сфері ліцензування.

Ліцензійні умови для цього сфери діяльності були затверджені Кабінетом Міністрів ще в грудні 2015 року відповідною постановою № 1060 “Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні за кордоном”, якою був визначений перелік документів, необхідних для отримання ліцензії, а також вимоги, обов’язкові для виконання при здійсненні зазначеної діяльності. В разі, якщо ці вимоги не виконуються, компанія лишається ліцензійною.

До речі, на офіційному сайті Міністерства соціальної політики України розміщений перелік крьюінгових компаній, які у встановленому законом порядку отримали ліцензії (Кирилук, 2008, с. 326).

Порядок контролю за додержанням ліцензійних умов провадження господарської діяльності з посередництва в працевлаштуванні за кордоном розроблено відповідно до Законів України “Про ліцензування видів господарської діяльності” від 02.03.2015 р., “Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності” від 05.04.2007 р. З аналізу даних нормативно-правових актів випливає, що контроль за діяльністю крьюінгових компаній покладається на Міністерство соціальної політики України, яке у межах своїх повноважень здійснює проведення планових і позапланових перевірок. Планові перевірки здійснюються з періодичністю відповідно до критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності з посередництва в працевлаштуванні на роботу за кордоном, але не частіше одного разу на рік.

Ключова ідея роботи крьюінгових компаній полягає в тому, що компанія бере на себе більшу частину професійної діяльності із задоволення потреб організацій-замовників в персоналі.

Морський ринок праці є специфічним сегментом всесвітнього ринку робочої сили. За даними *International Shipping Federation (ISF)*, сьогодні морський ринок праці охоплює більш 1250000 моряків, які представляють 150 країн. Але при цьому 10 країн постачають 51% офіцерів та 59% рядових флоту. Лідирують тут з великим відривом Філіппіни (приблизно 20% всіх моряків), а також Індонезія, Китай, Туреччина, Україна (Кідалов, 2017).

Зазвичай, процес підбору плавскладу спеціалістами крьюінгових компаній здійснюється за алгоритмом оцінки здобувачів в процесі надання послуг крьюінговою компанією та складається з визначення за допомогою сучасних спеціалізованих методів та технологій якісного рівня професійних, кваліфікаційних, особистих характеристик, а також мотиваційних установок здобувачів, які складають пул. Ціллю оцінки є визначення числових або описових величин характеристик кандидата. Здобувачі, які складають пул, мають бути оцінені за допомогою єдиної системи оцінки для отримання зіставних результатів. Відбір кандидатів є професійною діяльністю, яка являє собою процес прийняття рішення про вибір тих чи інших претендентів на працевлаштування згідно з існуючою кадровою потребою організації

замовника. Відбір проводиться шляхом зіставлення результатів оцінки окремих кандидатів, які складають пул. Результатом відбору є один чи декілька кандидатів, які в подальшому будуть представлені організації, яка має потребу в персоналі, з метою працевлаштування.

Відомо, що якість послуг, які надають крьюінгові компанії, відображається не лише на якості задоволення потреби судновласника в персоналі, але й опосередковано впливає на функціонування судноплавної компанії у цілому. Проте проблема визначення та удосконалення якості крьюінгових послуг залишається вельми актуальною. Українські крьюінгові компанії у переважній більшості (*Marlow-Navigation, V. Ships, STMA, Alfa Navigation, MSC Crewing service* та інші) пройшли сертифікацію за міжнародними стандартами ISO 9001:2008. Згідно з даними стандартами, якість послуг визначається на основі процесного підходу, тобто, якщо всі процеси в компанії налагоджені певним чином, то вважається, що послуга надається якісно. Окрім того, щодо оцінки якості крьюінгових послуг з боку моряків використовуються такі прості методи, як анкетування, опитування щодо ступеня задоволеності їх потреб. Але на сьогоднішній день більшість вітчизняних крьюінгових компаній не приділяє достатньо уваги визначенню якості послуг за допомогою певних показників, особливо якщо мова йде про систематичне та динамічне дослідження. Безумовно, ефективність діяльності крьюінгової компанії на морському ринку праці визначається перш за все відповідністю та якістю послуг, які надаються, потребам судновласників у персоналі.

На практиці головною метою працевлаштування, як правило, є отримання матеріальної винагороди. Для моряка ж максимально високий заробіток пов'язаний з рядом негативних нематеріальних факторів (тривалий робочий день, шкідливі умови роботи, тривалий відрив від рідних тощо). У той же час, робота в таких складних умовах, окрім високої оплати, може забезпечити реалізацію інших конкуруючих цілей (кар'єрне зростання, отримання професійного досвіду, закріплення в престижній суднохідній компанії та ін.) (Лукашевич, 2014, с. 44). Впровадження заходів з перепідготовки та підвищення кваліфікації, проведення тренінгів, а також компенсація витрат на навчання та проходження медкомісії, виконання соціальних гарантій для моряків, а також проведення заходів з підвищення професійних навичок менеджерів з підбору персоналу, запровадження сучасних методів тестування моряків є безумовними факторами підвищення

ефективності функціонування крьюінгової компанії та посилення її конкурентоспроможності серед інших.

Таким чином, в даній статі досліджені теоретичні та практичні аспекти становлення, формування та розвитку ринку крьюінгових послуг в Україні. Систематизовані визначення та теоретичні поняття в сфері крьюінгу.

Ураховуючи недоліки державного регулювання у сфері провадження господарської діяльності з посередництва в працевлаштуванні на роботу за кордоном, пропонуємо такі варіанти їх врегулювання:

- розглянути й закріпити запропоноване визначення поняття “крьюінгова компанія” в Кодексі торговельного мореплавства України;

- усунути прогалини у чинному законодавстві шляхом визначення органом ліцензування в цій сфері Міністерства соціальної політики України;

- залучити додатковим органом ліцензування, поряд з Міністерством соціальної політики, Міністерство інфраструктури України, оскільки воно виступає головним органом у сфері транспорту і є компетентним щодо специфіки найму екіпажів на морські судна;

- доручити Державній службі зайнятості вести облік працевлаштованих моряків, які користуються послугами крьюінгових компаній для можливості захисту їх трудових прав у разі порушення;

- доопрацювати законопроект України “Про підприємства, що здійснюють посередництво у працевлаштуванні громадян за кордоном”, а саме надати чітке визначення поняття “крьюінгова компанія”, закріпити види посередницької діяльності за кордоном, визначити організаційно-правову форму, в якій створюватимуться такі суб’єкти господарювання, а також привести у відповідність до чинного законодавства.

ЛІТЕРАТУРА

Доходи та витрати населення України за січень–квітень 2008 року (експрес-випуск № 133 від 04.06.2008 р.). Держкомстат України, 2008. 2 с.

Закон про ліцензування видів господарської діяльності 2015 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 36, 299.

Кідалов, І. (2017). Украина – величезний ринок для міжнародних крьюінгових компаній. <<http://kydalov-partners.com/ru/articles/>>

Кирилюк, А.В. (2008). Правове регулювання діяльності крьюінгових компаній в Україні. *Актуальні проблеми держави і права*, 39, 322-328.

Конвенція про працю в морському суднопластві 2006 (Міжнародна організація праці). *Офіційний сайт Верховної Ради України*. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/993_519/page>

Крюїнгові компанії. Огляд галузі. *Військова панорама*. <<http://wartime.org.ua/24503-kruyingov-kompanii-oglyad-galuz.html>>

Лібанова, Е. (2004, квітень 20). Людина на ринку праці. *Урядовий кур'єр*, 74, 7.

Лукашевич, В.М. (2014). Определение сущности концептуальных подходов к ведению крьюингового бизнеса. *Технологический аудит и резервы производства*, 5/2(19), 43-47.

Пасюк, Е.Д., Иванова, С.Е. (2007). Теоретические аспекты развития рынка услуг, предоставляемых крьюинговыми компаниями. *Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов*. <<http://jurnal.org/articles/2007/ekon56.html>>

Постанова про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні за кордоном 2015. (Кабінет Міністрів України). *Офіційний сайт Верховної Ради України*. <<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1060-2015-%D0%BF>>

Explanatory notes to SHIPMAN 98, BIMCO. <https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Ship_Management/Withdrawn_Forms/SHIPMAN98/Explanatory_Notes_SHIPMAN98.aspx>

Explanatory notes to CREWMAN A, BIMCO. <https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Ship_Management/Withdrawn_Forms/CREWMAN_A/Explanatory_Notes_CREWMAN_A.aspx>

REFERENCES

Dohody ta vytraty naselennya Ukraini za sichen-kviten 2008 roku [Income and expenditure of the population of Ukraine for January-April 2008] (expres-vipusk № 133 від 04.06.2008 р.). К: Derjstat Ukraini, 2008. [in Ukrainian].

Explanatory notes to SHIPMAN 98, BIMCO. Retrieved from: https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Ship_Management/Withdrawn_Forms/SHIPMAN98/Explanatory_Notes_SHIPMAN98.aspx

Explanatory notes to CREWMAN A, BIMCO. Retrieved from: https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Ship_Management/Withdrawn_Forms/CREWMAN_A/Explanatory_Notes_CREWMAN_A.aspx

Kidalov, I. (2017). Ukraina – velychezniy rynok dlya mijnarodnih kruingovyh kompaniy [A huge market for international crewing companies]. Retrieved from: <http://kydalov-partners.com/ru/articles/> [in Ukrainian].

Kiriluk, A.V. (2008). Pravove reguluvannya diyalnosti kruingovyh kompaniy v Ukraini [Legal regulation of the activity of crewing companies in Ukraine]. *Actualni problem derjavi i prava* [Actual problems of state and law], 39, 322-328. [in Ukrainian].

Konventsija pro pratsu v morskomu sudnoplavstvi 2006 (Mijnarodna organizatsiya pratsi) [About work in maritime shipping (ILO)]. *Ofitsinyy sayt Verkhovnoyi Rady*

Ukrayiny. [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/993_519/page [in Ukrainian].

Kryuyinhovi kompaniyi. Ohlyad haluzi. [Crewing companies. Industry overview]. *Vijskova panorama* [Military panorama]. Retrieved from: <http://wartime.org.ua/24503-kryuyin-gov-kompanyi-oglyad-galuz.html> [in Ukrainian].

Libanova, E. (2004, kviten 20). Ludina na rinku pratsi [Man in the labor market]. *Uryaddovyi kuryer* [Government courier], no 74, 7. [in Ukrainian].

Lukashevich, V.M. (2014). Opredele niye sushnosti kontseptualnyh podhodov k vedeniyu kruingovogo biznesa [The definition of the essence of the conceptual approaches to the conduct of the crewing business]. *Technologicheskyy audit s rezervy proizvodstva* [Technological audit and production reserves], no. 5/2(19), 43-47. [in Russian].

Pasuk, E.D., Ivanova, S.E. (2007). Teoreticheskiye aspekty razvitiya rinka uslug, predostavlyаемih kruingovimi kompaniyami [Theoretical aspects of the development of the services market provided by crewing companies]. *Jurnal nauchnykh publikatsiy aspirantov i doktorantov* [Journal of scientific publication of post-graduate students and doctoral students]. Retrieved from: <http://jurnal.org/articles/2007/ekon56.html> [in Russian].

Postanova pro zatverdzhennya licenziynyh umov provadjennya gospodarskoi diyalnosti z poserednytstva u pratsevlashtuvanni za kordonom 2015 (Kabinet Ministriv Ukrainy) [On Approval of Licensing Conditions for Conduct of Business Activity on Mediation in the Employment of Abroad 2015 (Cabinet of Ministers of Ukraine)]. Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1060-2015-%D0%BF> [in Ukrainian].

Zakon pro licenzuvannya vydiv gospodarskoi diyalnosti 2015 (Verkhovna Rada Ukrainy) [On licensing of types of economic activity (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verhovnoi Rady Ukrainy* [Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine], 36, 299. [in Ukrainian].

