

Лариса КРИСЮК

кандидат економічних наук,
доцент кафедри фінансів,
Одеський національний морський університет

Анна ДРАГОНЧУК

Одеський національний морський університет

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ КРЮЇНГОВИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

У статті розглядається поняття крьюінгу. Проводиться аналіз діяльності крьюінгових компаній. За низкою характеристик виділяються їх основні класифікаційні ознаки. Висуваються пропозиції, спрямовані на розвиток цієї діяльності в Україні.

Ключові слова: крьюінг, крьюінгові компанії, класифікація крьюінгових послуг, структура ринку моряків.

На початку 90-х років на пострадянському просторі вперше виникло таке явище, як ринок крьюінгових послуг. Появі останнього сприяло насамперед зникнення протягом останніх 20 років національного флоту. Відтак – продаж, списання, переведення під зручні прапори національного флоту і, як наслідок цього, хвиля безробіття серед плавскладу. Українські моряки змушені були шукати роботу на світовому ринку праці. На цьому ґрунті виникли перші агентства, що займалися посередницькою діяльністю з працевлаштування моряків на судна зарубіжних судноплавних компаній. Висока кваліфікація, хороша освіта і морські традиції дозволили українським морякам, насамперед офіцерам, зайняти гідне місце не тільки серед європейських країн, але і на світовому ринку загалом. З 2000 року на світовому ринку праці почалося зростання чисельності українських морських офіцерів, що склало за 10 років 153%. Загальна кількість офіцерського складу у світі за період з 1995 до 2010 року збільшилась тільки на 34% [5]. Ці цифри переконливо свідчать про конкурентоспроможність українських моряків і необхідність вивчення питання надання посередницьких послуг між судовласником чи оператором судна, що мають певні потреби у плавскладі, і моряками, які бажають знайти або змінити роботу.

Проблеми забезпечення і підвищення якості та конкурентоспроможності послуг у різних аспектах досить докладно вивчалися українськими та зарубіжними вченими. Серед українських можна назвати Гаврільчак І. М., Кадирова Ф. Н., Мазура І. І., Шопенко Д. В. та ін. Вивченням цього питання займалися такі іноземні дослідники, як: Ансофф І., Ламбен Ж.-Ж., Портер М. та ін.

Основні аспекти управління, системи роботи та використання персоналу описані в працях провідних вітчизняних вчених, серед яких необхідно назвати Весніна В. Р., Генкіна Б. М., Дятлова В. А., Маслово Е. В., Титова В. А. та ін. У тому числі в галузі управління персоналом на водному транспорті були розглянуті роботи Бабкіна О. В., Костильова І. В., Курошеву Г. М. та ін. Серед іноземних учених можна виділити Боумена К., Десслер Р., Коно Т., Коула Дж. та ін.

Метою нашої роботи є формування науково-практичних рекомендацій, спрямованих на

вдосконалення діяльності крьюінгових компаній і підвищення ефективності послуг, що надаються з використанням елементів науки управління персоналом.

Досягнення поставленої мети вимагає вирішення наступних завдань:

- дослідити сучасний стан та тенденції, що існують на морському ринку праці, і розглянути їх вплив на діяльність крьюінгових компаній;
- сформулювати визначення крьюінгової компанії, крьюінгових послуг і ринку крьюінгових послуг;
- розробити класифікації крьюінгових послуг і крьюінгових компаній;
- запропонувати рекомендації і заходи щодо підвищення ефективності функціонування системи кадрової політики крьюінгової компанії та наданих ними послуг.

Практичне значення дослідження полягає в тому, що застосування в компаніях галузі запропонованих рекомендацій дозволить підвищити ефективність організації роботи плавскладу. Результати дослідження можуть бути використані керівниками крьюінгових компаній, керівниками та співробітниками служб роботи з персоналом судноплавних компаній.

Слово «крьюінг» утворилося з англійського «to crew, crewing» (набирати екіпаж, судову команду). Якість послуг, що надаються крьюінговими компаніями, відбивається не тільки на якості задоволення потреби судноплавних компаній у персоналі, але і побічно впливає на функціонування судноплавних компаній загалом.

Ключова ідея роботи крьюінгових компаній полягає в тому, що крьюінгова компанія бере на себе більшу частину професійної діяльності щодо задоволення потреб організацій-замовників у персоналі. Професіоналізм компанії оцінюється не тільки здатністю задовольнити запити замовників, але й скорегувати їх відповідно до ринкових реалій і запропонувати для цього різні шляхи.

Розглядаючи діяльність крьюінгових компаній, можна об'єднати багато з них у групи за певними ознаками, тобто класифікувати наявні крьюінгові компанії. Наявність такого роду класифікації дозволяє як претендентові, так і організації-роботодавцеві

зорієнтуватися на ринку кріюнгових послуг і надалі звертатися саме в ту, яка зможе ефективно працевлаштувати претендента і заповнити вакансію клієнта – роботодавця.

В основі такої класифікації лежить різноманітність наявних послуг і способів їх надання на ринку, різноманітність організацій-замовників, потенціал здобувачів. Розглянемо види кріюнгових компаній за різними класифікаційними ознаками. Так за видом кріюнгу можна виділити наступні компанії: здійснюють «чистий» кріюнг; здійснюють crew-management; представники судновласника.

За родом діяльності: основної або другорядної. За характером взаємодії з організаціями, що надають послуги супутні кріюнговим, можна поділити на: мають договір з профспілками, медичними установами, майстернями з пошиття робочого одягу та ін; компанії, що діють без укладання договорів з зазначеними організаціями.

За характером спеціалізації, відповідно до професійних та кваліфікаційних характеристик претендентів, компанії поділяються на: які спеціалізуються на роботі з командним складом морських суден; які спеціалізуються на роботі з рядовим складом морських суден; компанії широкої спеціалізації. Спеціалізація кріюнгових компаній за спеціалізацією перевезень організацій-клієнтів певними типами суден: працевлаштування на танкерах; на суховантажі; на контейнеровозах і т. д., працевлаштування на всіх видах суден. Відповідно до способу працевлаштування претендента: працевлаштування претендента на постійну роботу в штаті роботодавця; тимчасове працевлаштування. За способом надання послуг роботодавцю і претенденту компанії поділяються на: надання послуг за допомогою Інтернету; надання послуг за допомогою особистих зустрічей. За методом встановлення винагороди кріюнгової компанії: винагорода встановлюється у вигляді відсотка від розміру суми укладеного контракту працевлаштованого кандидата; винагорода встановлюється у вигляді фіксованої ставки залежно від посади працевлаштованого кандидата (береться з роботодавця або з працевлаштованого кандидата); винагорода у вигляді заробітної плати окремих співробітників кріюнгової компанії і оплати всіх витрат, пов'язаних з кріюнговою діяльністю для даної судноплавної компанії. Відповідно до структури кадрової компанії їх можна поділити на: мають мережу філій, відділень та представництв; не мають мережі філій, відділень та представництв. Відповідно до спектру надаваних послуг виділяють: кріюнгові компанії, що надають послуги тільки з пошуку та відбору персоналу; кріюнгові компанії, що надають додаткові послуги – проведення навчання персоналу, оцінка потенціалу моряка, атестація і т. д.

Якщо моряк-претендент задовольняє вимоги судновласника, то приймається на роботу і через певний проміжок часу відряджається на вказане йому судно, де приступає до виконання своїх трудових обов'язків. Фірма-посередник за надані послуги у сприянні працевлаштування отримує заздалегідь обумовлену винагороду від клієнта, що звернувся до неї. Зазвичай це фіксована сума або відсоток від базової (основної) заробітної плати працевлаштованого на судно під «зручним» прапором моряка плюс сума понесених фірмою-посередником фінансових витрат з

працевлаштування клієнта.

Більш складною формою, яка зустрічається на міжнародному ринку праці моряків і морських фахівців, є так званий кріюнг-менеджмент (crewing management). Сенс його полягає в тому, що судновласник повністю перекладає на фірму-посередника відповідальність за вирішення всіх питань, пов'язаних з укомплектуванням та управлінням екіпажу судна.

У цьому випадку судновласник виплачує фірмі-посереднику заздалегідь обумовлену фіксовану щомісячну грошову суму, за рахунок якої відшкодовуються витрати з заробітної плати, оплати понаднормових, різних доплат і бонусів. Сюди ж належать організаційні витрати з укомплектування екіпажу, його доставки в порт призначення на борт судна, обмін морською адміністрацією держави прапора, пред'явлених дипломів і кваліфікаційних свідоцтв, витрати на страхування членів екіпажу від нещасних випадків, оплата харчування екіпажу на судні, оплата робочого одягу та засобів індивідуальної охорони праці і т. п.

Різниця між фактично понесеними витратами фірмою-посередником і отриманою у відшкодування понесених витрат грошова компенсація від судновласника становить чистий прибуток фірми-посередника.

У наш час на міжнародному ринку праці моряків і морських фахівців набула поширення така організаційна форма посередництва у працевлаштуванні, як створення представництва судновласника або групи судновласників у тих зарубіжних країнах, звідки переважно відбувається комплектування кадрами екіпажів суден. Моряк, який відчуває потребу у працевлаштуванні, отримує роботу безпосередньо з рук потенційного роботодавця.

Серед сотень фірм-посередників за кордоном, які займаються працевлаштуванням моряків, вирізняються ті, які створені в Західній Європі. Ці фірми, як правило, демонструють високий організаційний рівень. Елементарні форми чистого кріюнгу тут вже давно трансформувалися в нові комплексні форми сервісу для судновласників і моряків, починаючи від набору і навчання кадрів і закінчуючи менеджментом суден судновласників.

Судновласник у цьому випадку позбавляється необхідності утримувати дорогі служби, зайняті технічною та комерційною експлуатацією суден. Крім того, він отримує гарантоване джерело поповнення кадрового складу екіпажів суден, що відрізняється стабільністю і піддається контролю. Фірма-посередник, що володіє добре розробленою картотекою анкет-претендентів моряків, може винятково швидко і гнучко реагувати на запити судновласників в укомплектуванні екіпажів суден.

У наш час кріюнгові компанії так чи інакше наявні в будь-якому портовому місті на території України і у всіх великих морських містах Росії. Кількість кріюнгових компаній у 4-х найбільших країнах-постачальниках морської робочої сили колишнього СРСР показано на рис. 1. Як видно, найбільшу частку ринку посіла Україна, далі йдуть Росія, Латвія і Литва. Зважаючи на відносно невелику кількість моряків у країнах Прибалтики і меншу привабливість роботи в морі для громадян Євросоюзу, прибалтійські агентства активно набирають моряків з України та Росії.

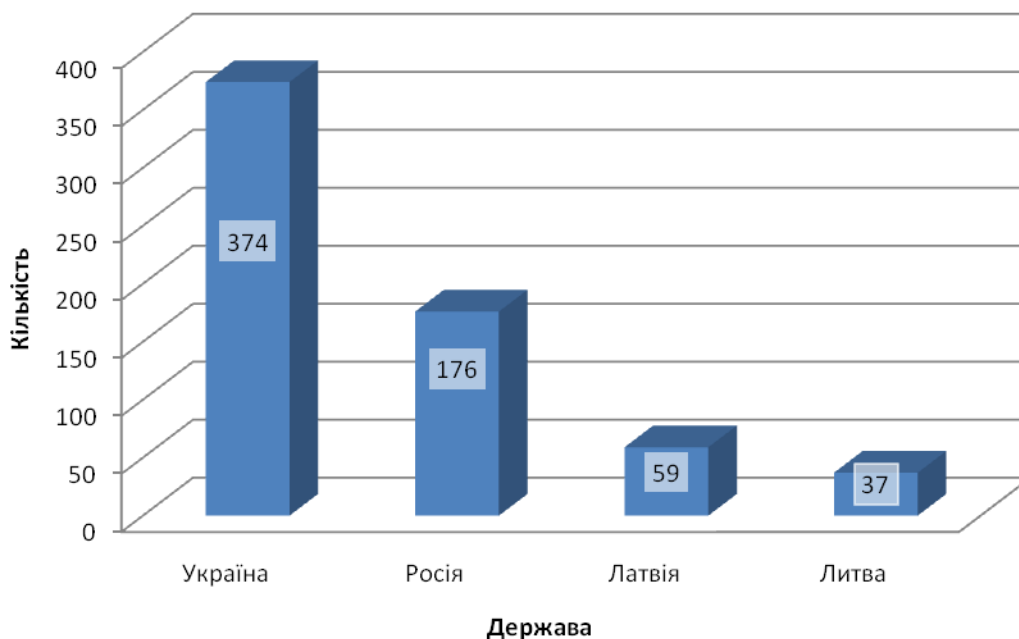


Рис. 1. Кількість кріюнгових агентств у країнах колишнього СРСР станом на липень 2009 року

Останніми роками спостерігався процес активного приходу великих іноземних компаній на російський і особливо український ринок: відкриття представництв, а також поглинання місцевих компаній з метою приєднання їх до глобальної системи офісів. В Україні наявні всі ключові європейські гравці ринку кріюнгових послуг, а також багато компаній з азіатського регіону; крім того, багато великих судноплавних компаній відкрили свої представництва, які також займаються підбором персоналу. Присутність іноземного капіталу все більше відчувається на українському ринку і трохи менше на ринку Росії. Якщо ще на початку 2000-х років практично всі компанії були незалежними, то пізніше почав проходити процес входження в мережу офісів міжнародних кріюнгових агентств – так звана глобалізація.

За даними Конференції ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD) [6] 2010 рік показав рекордне поповнення флоту. Поставки нового тоннажу на 28% перевищили показники 2009 року, що призвело до збільшення світового тоннажу на 8,6%. Поповнення флоту склало 11,7% наявного тоннажу, що більше, ніж у піковий 1974 рік, коли поповнення склало приблизно 11%. Дефайт світового торгового флоту досяг майже 1,4 млрд. тонн у січні 2011 року, збільшення склало 120 млн. тонн порівняно з 2010 роком. Нові поставки досягли 150 млн. тонн, при цьому списання, утилізація і інші втрати тоннажу становили близько 30 млн. тонн. З 2005 року суховантажний флот майже подвоївся, а контейнерний флот практично потроївся. Частка тоннажу під іноземним прапором досягла 68% у січні 2011 року.

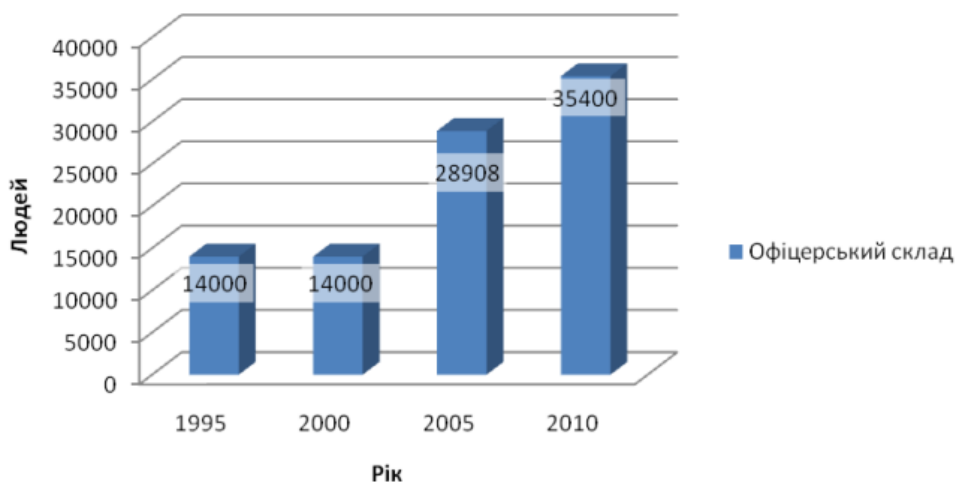


Рис. 2. Кількість українських моряків командного складу на світовому ринку праці по роках за даними Drewry Publishing

Балтійська і міжнародна морська рада (BIMCO) і Міжнародна федерація судновласників (ISF) кожні п'ять

років проводять дослідження і публікують відповідні звіти про тенденцію на світовому морському ринку праці. Останній такий звіт був опублікований у кінці 2010 року [4]. Крім того, англійська компанія Drewry Shipping Consultants Ltd. на підставі власних досліджень також публікує звіти, присвячені цій проблемі.

Відповідно до прогнозу у 2014 році кількість офіцерів повинна збільшитися до 607 000 чоловік, це на 14% більше порівняно з 2010 роком). За період з 1990 року країни Східної Європи показали найбільше відносне зростання кількості офіцерів.

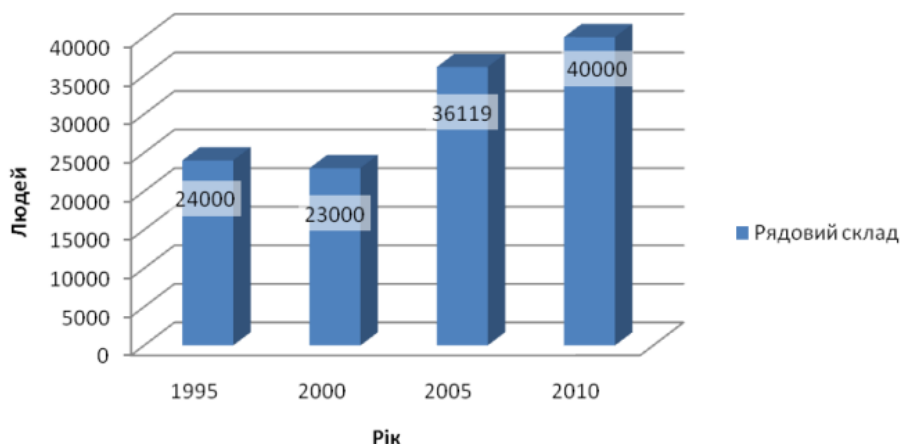


Рис. 3. Кількість українських моряків рядового складу на світовому ринку праці по роках за даними Drewry Publishing.

Існує думка, що українських моряків охоче беруть на роботу в іноземні компанії через те, що вони готові працювати за невисоку оплату, в якості «дешевої робочої сили». Це не відповідає дійсності. Для прикладу наведемо середні показники заробітної плати капітана танкера у 2005 і 2010 роках для різних країн (рис. 4).

За загальною кількістю офіцерів Україна вийшла на почесне третє місце після Філіппін і Китаю, а за сумарною кількістю моряків – на четверте, поступаючись також і Індії. Таким чином, кожен 15-й офіцер торгового флоту у світі з України. Якщо ж говорити про країни Європи, то серед них Україна є лідером (за даними Drewry Publishing [5]).

Дослідження, проведені JTI і фондом Nippon Foundation, показали, що з урахуванням тенденції

розвитку світової торгівлі та суднобудування додаткова потреба в моряках порівняно з 2010 року до 2015 року складе 3,5% (23 тисячі рядових і 15 800 офіцерів), а в 2020 році -7,2% (46,9 тисяч рядових і 32 200 офіцерів) [8].

У 2010 році в Україні навчалися за програмами вищої освіти, які ведуть до отримання дипломів командного складу морських суден, понад 26,5 тисяч курсантів і студентів. У 2010 році закінчили навчання і отримали дипломи різних рівнів близько 7 тисяч осіб. При цьому слід урахувувати, що значна частина випускників продовжують навчання на наступному освітньо-кваліфікаційному рівні (за денною або заочною формами навчання).

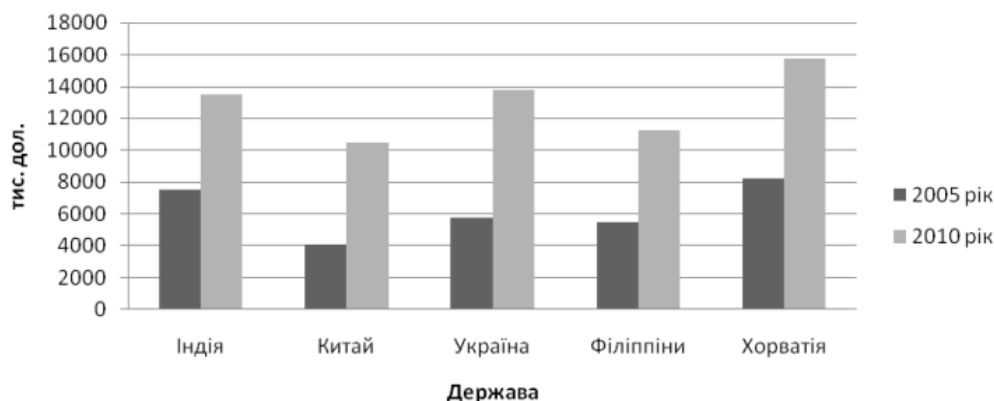


Рис. 4. Середня заробітна плата у 2005 і 2010 роках на міжнародному ринку праці танкерного флоту для капітана з різних країн у доларах США за даними Drewry Publishing

Удосконалення морської освіти ніколи не припиняється. Попит на наших випускників є, і він дуже високий. Багато іноземних компаній, які мають довготермінові програми використання українських моряків на своїх суднах, інвестують значні кошти у підготовку кадрів шляхом власних «кадетських

програм», надання спонсорської допомоги морським навчальним закладам, створення власних тренажерних центрів для додаткової підготовки моряків безпосередньо перед рейсом. У межах кадетських програм компанії спільно з навчальними закладами проводять відбір курсантів відповідно до вимог

компанії (знання англійської мови, професійна підготовка, наявність необхідних сертифікатів), організовують планування і контроль виконання програми плавальної практики на судах. При цьому компанії беруть на себе всі витрати, пов'язані з практикою (перельоти, переїзди, проживання на борту судна і в готелях, візова підтримка, страховка, медичне обслуговування, харчування, заробітна плата відповідно до умов індивідуального контракту, керівництво практикою на борту судна).

Найбільш активно в цьому напрямку працюють на українському ринку компанії: V. Ships (Монако), MSC Mediterranean Shipping Company (Швейцарія), Bernard Schulte Shipmanagement Ltd., Peter Doehle Schiffanrts-KG, Marlow Navigation, Reederei BlueStar (Німеччина), Wagenberg Shipping BV, Stolt-Nielsen Transportation Group BV (Норвегія), Maersk Ship Management (Данія), ASP Ship Management Group (Австралія), Anglo-Eastern Ship Management (Сінгапур) та інші. Слід зазначити, що практично всі компанії є міжнародними, мають свої представництва у багатьох морських країнах світу. Цим пояснюється інтерес до України зі сторони лідерів міжнародного судноплавства.

20 листопада 2010 в Одесі пройшла перша оглядова конференція для кріюнгових компаній «Кріюнг в Україні: перспективи та можливості». На конференції зібралися ті, хто безпосередньо бере участь у розвитку кріюнгового ринку, для того, щоб обговорити питання, що накопичилися, і тенденції судноплавства в нашій країні.

На одному майданчику протягом дня активно працювали представники кріюнгових агентств, керівники компаній, фахівці державних структур, юристи, спеціалізовані ЗМІ. Ключовими на конференції стали питання піратства і підписання Україною Конвенції МОП «Про працю в морському судноплавстві».

Сьогодні Україна входить у «білий список» Міжнародної морської організації держав, у яких у повному обсязі виконуються вимоги Конвенції та Кодексу ПДНВ. Підписані меморандуми про визнання дипломів (сертифікатів) моряків України з 53 державами-членами Міжнародної морської організації відповідно з правилом 1/10 Конвенції ПДНВ. Крім того, система підготовки та дипломування моряків в Україні схвалена Європейською Комісією на підставі результатів періодичних (1 раз в 5 років) інспекцій, проведених Європейським агентством з безпеки на морі (EMSA) на відповідність вимогам Директиви Європейського парламенту і Ради Європейського Союзу [7].

Таким чином, Україна загалом має досить високий потенціал і хороші перспективи для подальшої успішної конкуренції на світовому ринку праці за високооплачувані робочі місця командного складу в

умовах зростаючої потреби глобальних морських перевезень у висококваліфікованих морських фахівцях [9].

Більш тісна взаємодія кріюнгових компаній відбувається з профспілками моряків. У такому разі моряк буде відчувати себе соціально захищеним, а значить, буде більше довіри до посередницьких фірм. Цивілізований кріюнг і потужна профспілка – запорука надійного захисту українського моряка.

Деякі країни, наприклад Великобританія, передбачають спеціальне вилучення з оподаткування доходу моряків, якщо вони знаходяться в країні менше 183 днів у році. Подібне ж правило існує в Ірландії та Новій Зеландії. До 2004 року подібне правило існувало і в Україні: всі ті, хто проживав в Україні менше 183 днів у році, не платили податок з доходу, отриманого за кордоном. Такі норми держави встановлюють для того, щоб стимулювати своїх моряків працювати на міжнародному ринку. Адже від такої роботи держава тільки виграє: розвантажується внутрішній ринок праці, економіка країни отримує виручку від експорту навичок і праці своїх громадян. Крім того, це стимулює пов'язану індустрію нерухомості, освіти, посередництва, інших послуг, споживачами яких є моряки. Причому моряки, на відміну від працівників-емігрантів, зберігають більш тісний економічний зв'язок зі своєю країною і витрачають практично всю свою тверду валюту на батьківщині. На жаль, в Україні на сьогодні немає подібних норм, хоча всі ці завдання, мабуть, актуальніші для України, ніж для Великобританії.

Дуже важливе питання національного складу екіпажів. Висококваліфіковані командири воліють працювати в змішаних екіпажах без рядового складу з СНД. Таких командирів можна знайти тільки за умови дуже високих окладів, наприклад, для старшого помічника капітана або другого механіка оклад повинен бути близько 2500-3500 доларів США.

На початку 2009 р. на ринку спостерігалось зростання кількості фірм, що займаються кріюнгом, проте вже найближчими роками швидше за все їх число зменшиться. Це обумовлено в першу чергу сильною конкуренцією на ринку, зміною якості надаваних послуг і характеру ринку. Крім того, певні наслідки спричинить фінансова криза, перш за все, зменшенням запитів на плавсклад, а також труднощі з пошуку нових клієнтів. Тому, як передбачають, у наступне десятиліття буде відбуватися процес концентрації ринку в меншій кількості більш великих компаній.

Для керівників кріюнгових агентств важливо зрозуміти: найкраще, що вони можуть зробити сьогодні, – це плідно працювати, створювати робочі місця та спільно з державним сектором формувати активність для розвитку морського іміджу України.

Список літератури

1. Пасюк, Е. Д. Тенденції розвитку морського ринку праці в Росії [Текст] / Е. Д. Пасюк // Проблеми безпеки морського судноплавства, технічної та комерційної експлуатації морського транспорту: Мат. конф. / Четверта регіональна науково-технічна конференція – Новоросійськ: МГА
2. Вересоцький, Е. С. Праця і відпочинок плавскладу. Людський фактор в екіпажі [Текст] / Е. С. Вересоцький, В. Н. Парохін. – М. : Транспорт, 1986. – 215 с.
3. Вінніков, В. В. Економіка підприємства морського транспорту [Текст] : підручник для вузів водного транспорту / В. В. Вінніков. Одеса: РІЦ ХЕТК Моряк: ОКФА, 1999р. -352с.
4. Manpower 2010 Update: The world demand for and supply of seafarers [Текст] // BIMCO / ISF. – 2010. – 117 p.
5. Manning-2010/11 [Текст] : Annual Report // Drewry Publishing. – London, 5 November 2010. – 56 p.
6. Review of Maritime Transport 2011 [Текст] / Report by the UNCTAD secretariat. – New York and Geneva: UN, 2011. -229 p.
7. Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council on the minimum level of training of seafarers [Текст] // Official Journal of the European Union. -No. L323. ~ 3. 12. 2008. -P
8. A Study on the «Future Global Supply and Demand for Seafarers and Possible Measures to Facilitate Stakeholders to Secure a Quantity of

9. *Итоги конференции «Крюинг в Украине: перспективы и возможности» [Текст] // Вестник Крюинга. – Режим доступа : <http://www.ukrcrewing.com.ua/articles/itogi>.*
10. *Митропулос, Э. ИМО: направления современной деятельности и дальнейшее развитие [Текст] / Э. Митропулос // Морское образование. – 2007. – № 4. – С. 10-17.*

РЕЗЮМЕ

Крысюк Лариса, Драгончук Анна

Перспективы развития рынка крюинговых услуг в Украине

В статье рассматривается понятие крюинга. Проводится анализ деятельности крюинговых компаний. На базе ряда характеристик выделяются основные классификационные их признаки. Выдвигаются предложения, направленные на развитие деятельности соответствующих услуг в Украине.

RESUME

Krasyuk Larisa, Dragonchuk Anna

The perspectives of development of the market of crewing service in Ukraine

The term “crewing” is considered in the article. The analysis of activity of crewing companies is done. On the base of the set of features, the main signs of crewing companies are chosen. The ways of development of the crewing companies are offered.

Стаття надійшла до редакції 08.02.2013 р.