

УДК 331.5:656.615
JEL D21, D24
DOI 10.31375/2226-1915-2018-4-112-124

Л.В. Ширяєва
д.е.н., професор кафедри «Економіка і фінанси»
l.shyriaieva@gmail.com

С.В. Онешко
к.е.н., доцент кафедри «Економіка і фінанси»
osyfox1@gmail.com

І.О. Загороднюк
магістр спеціальності «Економіка»
superjohn25.95@gmail.com

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КРЮЇНГОВОГО РИНКУ

***Анотація.** У статті розглянуті тенденції розвитку крюїнгової діяльності на прикладі найбільших світових судновласників, представлена оцінка співвідношення між попитом і пропозицією моряків на світовому ринку. Досліджені чинники, що впливають на вибір суднохідної компанії за кордоном для іноземних моряків, серед яких основними є: загальні витрати на екіпаж, якість навчання та підготовки моряків, знання іноземної мови. Встановлені інформаційно-аналітичні джерела щодо оцінки глобального попиту та пропозиції на моряків. Проведено дослідження у напрямку визначення лідерів за часткою кількості суден та сумарного тоннажу по дедвейту найбільших судновласників світу, суднових реєстрів світу, а також структурні зміни у розрізі офіцерського та рядового складу моряків. Визначено роль України на крюїнговому ринку, як постачальника кваліфікованих спеціалістів у морській галузі, як офіцерського, так і рядового складу. Сформульовані основні проблеми становлення та розвитку морської галузі, які пов'язані з питаннями правового характеру, технологічними змінами, а також економічними кризами, що напряму впливають на ринок праці моряків. Крім того, висвітлено проблеми державного регулювання діяльності крюїнгових компаній стосовно запровадження ліцензійних умов і питань їх дотримання під час здійснення діяльності із надання послуг щодо працевлаштування моряків за кордоном.*

***Ключеві слова:** крюїнг, крюїнгова компанія, крюїнгова послуга, судновласник, суднохідна компанія, світовий флот.*

Л.В. Ширяєва
д.э.н., профессор кафедры «Экономика и финансы»

С.В. Онешко
к.э.н., доцент кафедры «Экономика и финансы»

И.А. Загороднюк
магистр специальности «Экономика»

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ КРЮИНГОВОГО РЫНКА

Аннотация. В статье рассмотрены тенденции развития кюинговой деятельности на примере крупнейших мировых судовладельцев, представлена оценка соотношения между спросом и предложением моряков на мировом рынке.

Исследованы факторы, влияющие на выбор судоходной компании за рубежом для иностранных моряков, среди которых основными являются: общие затраты на экипаж, качество обучения и подготовки моряков. Установлены информационно-аналитические источники по оценке глобального спроса и предложения на моряков. Проведено исследование в направлении определения лидеров по доле количества судов и суммарного тоннажа по дедевету крупнейших судовладельцев мира, судовых регистров мира, а также структурные изменения в разрезе офицерского и рядового состава моряков. Определена роль Украины на кюинговом рынке, как поставщика квалифицированных специалистов в морской отрасли, как офицерского, так и рядового состава. Сформулированы основные проблемы становления и развития морской отрасли, связанные с вопросами правового характера, технологическими изменениями, а также экономическими кризисами, которые напрямую влияют на рынок труда моряков. Кроме того, освещены проблемы государственного регулирования деятельности кюинговых компаний по внедрению лицензионных условий и вопросов их соблюдения при осуществлении деятельности по предоставлению услуг относительно трудоустройства моряков за границей.

Ключевые слова: кюинг, кюинговая компания, кюинговая услуга, судовладелец, судоходная компания, мировой флот

UDC 331.5:656.615

JEL D21, D24

DOI 10.31375/2226-1915-2018-4-112-124

Professor of Department «Economics and Finance»

L. Shyriaieva

DSc (Econ.),

l.shyriaieva@gmail.com

S. Oneshko

PhD, Docent of Department «Economics and Finance»

osvfox1@gmail.com

I. Zagorodniuk

master of the specialty «Economics»

superjohn25.95@gmail.com

Odessa National Maritime University

CURRENT TRENDS FOR THE DEVELOPMENT OF THE CREWING MARKET

Abstract. In the research considered the tendencies of development of crewing activity on the example of the largest world ship-owners, the estimation is presented between demand and supply of seamen on the world fleet. Investigated factors, which influences on the choice of the shipping company abroad for foreign seamen, among which the main ones are: general expenses of the crew, quality of education and training of sailors, the ability to supply well-trained seamen, language skills. It has been established that the number of qualified officers and privates available to the world merchant fleet continues to increase, China and the Philippines occupy leading positions in providing seamen, Ukraine occupies the 5th place in providing seamen with ordinary

personnel. The total share of the largest countries-suppliers of seafarers is more than half of all countries. It has been determined that state support from supply countries is the least weighed factor for decision-makers on employment. Research was conducted in the direction of identifying leaders by the fraction of the tonnage of deadweight and the total tonnage of the largest ship-owners in the world, the largest registers of the world and global offers of sailors. The rating of the largest seamen's supplier countries for the number of foreign ship-owners has been calculated and the seamen's structure has been determined in terms of officers and personnel. Defined the role of Ukraine in the crewing market as a supplier of qualified specialists in the maritime industry, both officer and private. Formulated the main problems of the formation and development of the marine industry, which are related to issues of a legal nature, technological changes, as well as economic crises, which directly affect the labor market of seafarers. Moreover, highlighted the problems of state regulation of activity of crewing companies concerning to the introduction of licensing conditions and issues of their compliance with the provision of services for the employment of seafarers abroad. The analysis of the current situation of the crewing market showed that the relationship between supply and demand is expressed in the presence of a general surplus, while the recruitment and training levels of seafarers increased. Despite the fact that estimated losses and staff turnover are generally considered positive, the current contribution to the recruitment and training of personnel is insufficient to reduce the current shortage of officers, and also in line with the forecasted demand for officers in the future.

Keywords: crewing, crewing company, crewing service, shipowner, shipping company, world fleet.

Постановка проблеми. Україна є постачальником кваліфікованих спеціалістів у морській галузі, як офіцерського, так і рядового складу, займає провідне місце на кріюінговому ринку. Затребуваність українських моряків привела до поширення діяльності, пов'язаною з їх працевлаштуванням, яку забезпечують кріюінгові компанії для вітчизняних і зарубіжних судновласників. Оцінка ринку праці в морській сфері є актуальними питанням. Визначення факторів та тенденцій на кріюінговому ринку супроводжується економічною кризою останніх років, яка загострила конкуренцію серед моряків. Кріюінг є специфічним напрямком підприємництва, а відповідний сприятливий клімат на ринку кріюінгових послуг дозволить Україні, як морській дер-

жаві, відповідати сучасним тенденціям розвитку світового флоту.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Питанням, що пов'язані з визначенням сутності кріюінгової діяльності в Україні, а також оцінки її ефективності розглянуті у наукових дослідженнях багатьох вітчизняних вчених, таких як: Р.А. Бундюк, О.С. Власенко, І.О. Гончарова, А. Драгончук, А.В. Кирилюк, Г.О. Сляднева, І.П. Продіус, Е.Ф. Юнусова, С. Яценко. Серед зарубіжних досліджень можливо виділити роботи Корин Багоулла, Патріс Гільйотреу, О. Фітінпопуу Басурко, О. Копеч, Інг Ванг, Гі Тае Со.

З позиції управління кріюінговою компанією представлені роботи Р.А. Бундюка [1, 2], у яких розглянуті методологічні засади для

формування моделі крьюінгового підприємства як об'єкта комплексної системи управління персоналом, використано процесний принцип організації підприємства з визначеними бізнес-процесами, які властиві даним компаніям.

Показники, що дозволяють оцінити ефективність роботи крьюінгової компанії взагалі та з позиції удосконалення якості розглянуті у роботах О.С. Власенко та Е.Ф. Юнусової [3], М.С. Яценко та І.О. Гончарової [4].

Організаційно-правові аспекти діяльності вітчизняних крьюінгових компаній подані у роботі Є.М. Ключової та В.Є. Панасевича [5]; дано авторське визначення поняття «крьюінгова агенція», визначені правові засади діяльності крьюінгових агенцій, їх проблеми та можливі шляхи вдосконалення. Окремі аспекти державного регулювання діяльності крьюінгових компаній в Україні розглянуті науковими дослідниками В.І. Дрішлюк та І.В. Петльованою [6]. Автори висвітлюють проблеми державного регулювання діяльності крьюінгових компаній стосовно запровадження ліцензійних умов і питань їх дотримання під час здійснення діяльності із надання послуг щодо працевлаштування моряків за кордоном, визначають недоліки державного регулювання у даній сфері та пропонують варіанти їх врегулювання.

У роботі О.С. Власенко та Е.Ф. Юнусової [3] наведена методика ефективності підбору плавскладу для судноплавних компаній. Особливий інтерес представляють запропоновані основні показники ефективності підбору кадрів, серед яких основна увага

приділена економічній та результативній ефективності.

З позиції оцінки тенденцій розвитку крьюінгового ринку інтерес представляє дослідження М.С. Яценко та І.О. Гончарової [4], якими проведено аналіз стану та тенденцій розвитку на світовому ринку праці в галузі морського флоту, описано процес відбору кадрів на посади, види додаткових послуг, які може надавати крьюінгова компанія. У дослідженні Е.Д. Пасюк та Н.О. Аболенцевої [7] наводиться комплексна оцінка плавскладу морських суден з урахуванням компетентнісного підходу та тенденцій розвитку світового судноплавства.

У дослідженні Корин Багоулла, Патріс Гільотреу [8] проведено аналіз дефіциту та продуктивності праці на глобальному ринку мореплавства також визначено, що «пропозиція робочої сили моряків є неоднорідною, і ринок в основному сегментований. Отже, пропозиція робочої сили не може легко відповідати попиту на світовому рівні. Світовий ринок праці для моряків менше залежить від кількості доступних моряків, ніж від якості робочої сили».

Питання договірних відносин та складання контрактів з моряками розглянуто у роботі О.Ф. Басурко [9]. Автор висвітлює проблематичні питання, що пов'язані з кваліфікацією морських компаній та тих, хто виступає посередниками для набору моряків. Акцент зроблено на тому, що при взаємодії роботодавців дуже часто існують установи, які беруть участь у підписанні морських трудових договорів, але вони не є одержувачами роботи моряків.

Аналіз та оцінка діяльності компаній, що надають послуги з працевлаштування моряків у Польщі, наведений у роботі О. Копеч [10]. Основними висновками даного дослідження є визнання, що ситуація працевлаштування моряка через кріюінгове агентство краще, ніж у випадку якщо моряки самостійно шукають роботу у іноземних судовласників. Це пов'язано з тим, що ці агентства через бази персональних даних забезпечують кар'єрну безперервність, контроль над виплатами заробітної плати, а також посередництво у спорах між компанією та моряком.

Завдання дослідження. Метою статті є оцінка сучасних тенденцій розвитку кріюінгової діяльності на прикладі найбільших світових судовласників для виявлення співвідношення між попитом і пропозицією.

Основний матеріал дослідження. «Кріюінг» (від англ. crew – «команда», «екіпаж») – здійснення діяльності по набору моряків на морські або річкові судна [11]. Перші кріюінгові компанії в Україні почали утворюватися на початку 90-х років, після розпаду СРСР і банкрутства Чорноморського морського пароплавства. В ті часи багато вітчизняних моряків залишилися без роботи, тому кріюінгові компанії стали користуватися попитом.

На теперішній час відбулися значні зміни у формуванні кріюінгового ринку, тільки в Одесі на початок вересня 2018 зареєстровано близько 300 кріюінгових агентств [12], які пропонують свої послуги у напрямку працевлаштування моряків.

На становлення та розвиток морської галузі впливають проблеми

правового характеру, технологічні зміни, а також економічні кризи.

Фактори становлення та формування даного ринку пов'язані з тим, що центральним елементом економіки судноплавства є понесення як найнижчих експлуатаційних витрат, а також наслідків приватизації східно-європейських та російських флотів наприкінці 1980-х років. Так, судна країн Сходу відрізнялися від розпаду колишнього СРСР. Румунські та грузинські флоти, складені з дуже старих і неефективних суден, збанкрутували. Інші (наприклад, флоти з колишньої Югославії, Польщі або колишньої Східної Німеччини) зазнали серйозних труднощів. Деякі східні флоти (українські, російські) мали знайти спосіб рефінансування та реструктуризації самих себе. Як наслідок, багато моряків зі східних країн знайшли свої робочі місця на судах, які знаходяться під прапором або експлуатуються іншими країнами [8].

Важливе значення мають чинники, що впливають на вибір суднохідної компанії за кордоном для іноземних моряків. В роботі [13] визначені наступні: фактор «загальних витрат на екіпаж», за ним слідує «якість навчання та підготовки моряків» та «можливість постачання добре підготовлених моряків», «державна підтримка» з країн постачання є найменш зваженим чинником для осіб, що приймають рішення. Дослідження Лобріго та Павліка (2015) показали, що основними визначальними факторами попиту на морську робочу силу є загальні витрати на екіпаж, обмеження національностей моряків, що працюють, технічна та культурна компетенція та якість моряків, на які впливає морська освіта та навчання

[14]. Силос Ю.М., Пінелла Ф., Моне-деро Дж. та Уоллерс Дж. (2012) зазначають, що знання мови є ключовим фактором, яке визначає рекрутмент моряків. Як правило, судноплавні компанії намагаються експериментувати з перестановками офіцерів судна та різними національностями, доки вони не потраплять на ефективну

комбінацію, яка залишається стабільною впродовж операцій, хоча ефект часто не є ідеальним [15].

Аналітичні дані щодо трудових ресурсів у галузі судноплавства містяться у багатьох джерелах (табл. 1).

Таблиця 1

Міжнародні організації, що надають дані про глобальний попит та пропозицію на моряків

Міжнародна організація	Дата створення	Зміст діяльності
Балтійська та міжнародна морська Рада (The Baltic and International Maritime Council), (BIMCO)	1905	Неурядова організація, що займається питаннями морської судноплавної політики, уніфікації транспортних документів і інформуванням членів з різних аспектів міжнародної морської торгівлі.
Міжнародна організація праці (International Labour Organization), (ILO)	1919	Спеціалізована установа ООН, міжнародна організація, що займається питаннями регулювання трудових відносин.
Європейська асоціація судновласників (European Community Shipowners' Associations), (ECSA)	1965	Просування інтересів європейського судноплавства, стимулювання розвитку судноплавної галузі
Консультанти Drewry, (Drewry)	1970	Морські дослідження, морські консультанти, консультанти з постачання і морські фінансові дослідження

Джерело: Складено авторами з використанням [16-19]

Найбільш поширеними та найчастіше цитованими даними для аналізу є «Manpower Report» [20], який підготовлюється BIMCO та ICS кожні п'ять років та включає інформацію про баланс між пропозицією кваліфікованих та компетентних моряків, доступних для обслуговування на суднах, що торгують на міжнародному рівні, а також попит на моряків на експлуатацію світового торговельного флоту.

Сьогоднішні реалії флоту такі: згідно з даними Clarksons Research глобальний флот в 2016 році збільшився ще на 3 % і на 1 січня 2017 року налічував 90917 суден тоннажем 1,3 млрд валових реєстрових тонн [21].

У кількісному вираженні суден (рис. 1) найбільшими власниками суден є Китай – 4960 суден, Греція – 4136 суден і Японія – 3969 суден. Дана трійка країн-судновласників є лідерами і за часткою тоннажу по

дедвейту найбільших судновласників світу (рис. 2).

У структурі кількості суден найбільших судновласників світу Китай займає 19,2 %, Греція та Японія мають достатньо високу питому вагу – 16,0 % та 15,4 %. В структурі сумарного тоннажу по дедвейту найбільших судновласників світу лідерами є Греція – 24,0 %, причому позиція наступного лідера – Японії йде з великим розривом – 18,7 %, що менше на 5,3 % у порівнянні з Грецією.

За дослідженнями аналітиків Clarksons Research, на яких ґрунтується звіт Конференції ООН з економіки та розвитку (United Nation Conference in Trade and Development, UNCTAD), провідні судновласники світу серед країн, що розвиваються є Китай і Сінгапур. Нестабільність національного фрахтового ринку і високі податкові збори змушують судновласників реєструвати свої судна в країнах, де враховують інтереси судновласників у законодавстві.

Рейтинг 10 найбільших судових реєстрів світу наведено у табл. 2.

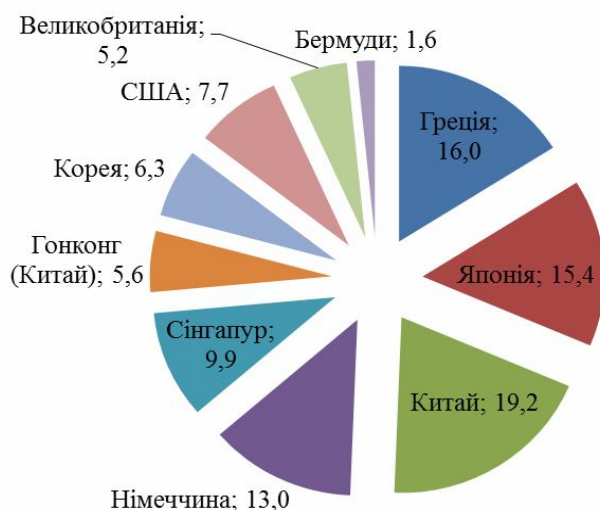


Рис. 1. Структура кількості суден найбільших судновласників світу станом на 01.01.2016, %

Джерело: Розраховано з використанням [21]

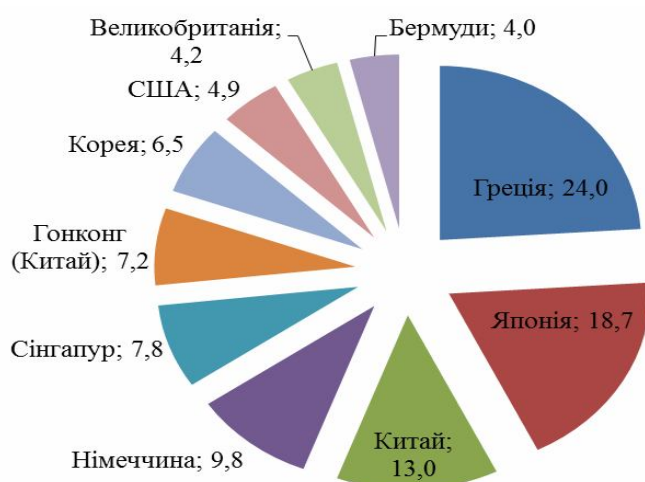


Рис. 2. Структура сумарного тоннажу по дедвейту найбільших судновласників світу за станом на 01.01.2016, %

Джерело: Розраховано з використанням [21]

Таблиця 2

10 найбільших суднових реєстрів світу, 2016 рік

	Кількість суден	Питома вага світового флоту по кількості суден, %	Тоннажу у тис. тонн дедвейту	Питома вага світового флоту по дедвейту, %	Середній розмір суден реєстру по тоннажу, т дедвейту	Зріст обсягу зареєстрованого тоннажу 2016/2015, %
Панама	8153	8,97	334 368	18,51	42768,99	-0,53
Ліберія	3185	3,50	206 351	11,42	64869,88	2,21
Маршаллові Острови	2942	3,24	200 069	11,07	68073,98	12,03
Гонконг	2515	2,77	151787	8,96	65553,85	7,63
Сінгапур	3605	3,97	127 193	7,04	37028,53	7,50
Мальта	2101	2,31	94 992	5,26	45867,66	8,90
Багами	1450	1,59	75 541	4,40	55545,18	7,61
Китай	4052	4,46	75 850	4,20	19845,66	-0,96
Греція	1386	1,52	73 568	4,07	63640,19	-2,49
Кіпр	1053	1,16	33 313	1,84	32405,97	0,46

Примітка: враховані судна тоннажем не менш 100 валових реєстрових тонн

Джерело: підрахунки секретаріату UNCTAD, що базуються на даних Clarksons Research [22]

Лідери суднового реєстру світу – це Панама з кількістю 8153 суден, Ліберія – 3185 суден і Маршаллові острова – 2942 суден.

За даними [20] у 2015 році глобальні пропозиції моряків збільшилися, причому число кваліфікованих офіцерів і рядових продовжує зростати. Кількість офіцерів збільшилася на 34 % в період з 2005 по 2010 рік на 24 % у 2015 році. Пропозиції моряків у 2015 році оцінюються на рівні 1 647 500 моряків, з яких 774 000 є офіцерами і 873 500 є рядовими.

В рейтингу найбільших країн-постачальників моряків на судна іноземних судновласників Китай і Філіппіни займають провідні позиції по забезпеченню моряками (Україна займає 5 місце по забезпеченню моряками рядового складу). Загальна частка найбільших країн-постачальників моряків становить 51,9 %. У відсотковому співвідношенні лідируючу позицію (займає Китай – 14,8 %, міні-мальна питома вага з представлених країн належить Україні – 4,2 % [20; 23].

Аналітичні дані по оцінці попиту на моряків наведені у табл. 3.

Таблиця 3

Оцінка попиту на моряків у 2005-2015 рр.

Посада	Кількість, чоловік			Темп зросту, %	
	2005	2010	2015	2010/2005	2015/2005
Офіцери	476 000	637 000	790 500	133,8	166,1
Рядові	586 000	747 000	754 500	127,5	128,8
Загальна кількість	1 062 000	1 384 000	1 545 000	130,3	145,5

Джерело: Розраховано з використанням [20]

Світовий торговельний флот у звіті «Manpower report» за 2015 рік становив 68 723 судна. Найбільшою категорією були генеральні вантажні судна – 31 % від загальної кількості суден, навалювальні судна – 16 % і офшорні судна-постачальники – 10 %. У звіті також була наведена інформація про танкерну промисловість та різних типах офшорних суден, щоб отримати інформацію про попит на моряків в цих секторах.

Глобальний попит на моряків у 2015 році оцінювався у 1 545 000 чоловік, а саме 790 500 офіцерів і 754

500 рядових. Попит на офіцерів з 2010 року збільшився приблизно на 24,1 %, а на рядових приблизно на 1,0 %. Оцінки, підготовлені до звіту 2015 року, показують, що поточне глобальне постачання моряків складає близько 1 647 500 чоловік, з яких приблизно 774 000 є офіцерами і 873 500 є рядовими, і що поточний світовий попит на моряків становить близько 1 545 000 чоловік, причому галузь вимагає приблизно 790 500 офіцерів і 754 500 рядових. Поточна ситуація з попитом і пропозицією – це нестача 16 500 офіцерів і надлишок 119 000 рядових, при цьому

загальний профіцит становить 102 500 моряків [20].

Набір і рівні навчання моряків за оцінками з 2010 року по 2015 рік збільшилися. У звіті «Manpower Report» 2015 року міститься інформація про обороти за посадами, а також країни-постачальники моряків. Незважаючи на те, що оцінка втрат і плинність кадрів вважаються в цілому позитивними, нинішній внесок у набір і підготовку кадрів недостатній для скорочення нестачі офіцерів, що існує, а також відповідно до прогнозованого попиту на офіцерів в майбутньому.

Висновки. Проведене дослідження дозволило визначити лідерів за часткою тоннажу по дедвейту і сумарному тоннажу найбільших судновласників світу, найбільші судові реєстри світу і глобальні пропозиції моряків. Встановлено, що число кваліфікованих офіцерів і рядових, продовжує збільшуватися, Китай і Філіппіни займають провідні позиції по забезпеченню моряками

(Україна займає 5 місце по забезпеченню моряками рядового складу). Загальна частка найбільших країн-постачальників моряків становить більш половини всіх країн. Проведений аналіз поточної ситуації кріюінгового ринку показав, що співвідношення між попитом і пропозицією виражається в наявності загального профіциту, при цьому набір і рівні навчання моряків збільшилися. Незважаючи на те, що оцінка втрати і плинність кадрів вважаються в цілому позитивними, нинішній внесок в набір і підготовку кадрів недостатній для скорочення поточної нестачі офіцерів, а також відповідно до прогнозованого попиту на офіцерів в майбутньому. Сформульовані основні проблеми становлення та розвитку морської галузі, які пов'язані з питаннями правового характеру, технологічними змінами, а також економічними кризами, що напряму впливають на ринок праці моряків.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бундюк Р.А. *Управление персоналом кріюінгового підприємства судноходної компанії: теорія і практика: монографія.* Одеса: Фенікс, 2011. 222 с.
2. Бундюк Р.А. *Формування комплексної системи управління плавскладом судноплавної компанії: Автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Бундюк Руслан Анатолійович; Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. К., 2013. 20 с.*
3. Власенко О.С., Юнусова Е.Ф. *Оцінка ефективності підбору плавскладу для судноплавних компаній // Вісник ОНУ імені І.І. Мечникова, 2017. Т. 22. Вип. 2(55). С. 134-137.*
4. Яценко М.С., Гончарова І.О. *Актуальні проблеми удосконалення якості кріюінгових послуг // Економіка: реалії часу, 2017. №1(29). С. 162-170.*
5. Ключова Є.М., Панасевич В.Є. *Організаційно-правові засади діяльності кріюінгових компаній в Україні // Прикарпатський юридичний вісник, 2017. №5(20). С. 69-72.*

6. Дрішлюк В.І., Петльована І.В. *Окремі аспекти державного регулювання діяльності крьюінгових компаній в Україні // Південноукраїнський правничий часопис, 2015. № 2. С. 239-242.*
7. Пасюк Е.Д., Аболенцева Н.О. *Комплексная оценка плавсостава морских судов с учетом компетентностного подхода и тенденций развития мирового судоходства // Управление экономическими системами: электронный научный журнал, 2017. №11. URL: http://uecs.ru/index.php?option=com_flexicontent&view=items&id=4652*
8. Bagoulla C., Guillotreau P. (2012) *Shortage and labor productivity on the global seafaring market. // International Journal of New Trends in Arts, Sports & Science Education, 2012, volume 1, issue 3, pp.15-27.*
9. Basurko O.F. (2016). *The role of manning agencies or the seafarer's recruitment in the maritime employment market // Seafarers: an international labour market in perspective. pp. 239-257.*
10. Aleksandra Kopeć (2015). *Analysis and evaluation of activity of the companies providing placement services for seafarers on the example of a manned agency Polaris Maritime Services Ltd. in Szczecin // Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin, 41 (113), pp. 65-70.*
11. Вікіпедія. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Крюи́нг>
12. Вестник крьюинга. URL: <http://ukrcrewing.com.ua>
13. Ying Wang, Gi Tae Yeo (2016). *The selection of a foreign seafarer supply country for Korean flag vessels // The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 32, Issue 4, pp. 221-227.*
14. Lobrigo E., Pawlik T. (2015) *Maritime policy and the seafaring labor market // Journal of Maritime Affairs, Vol. 14, pp. 123-139.*
15. Silos J.M., Piniella F., Monedero J. and Wallister J. (2012). *Trends in the global market for crews: a case research // Marine Policy, Vol. 36, pp. 845-858.*
16. BIMCO. *About Us. URL: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-history>*
17. Міжнародна організація праці. Вікіпедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародна_організація_праці
18. ECSA. *About Us. URL: <https://www.ecsa.eu/>*
19. Drewry. *About Us. URL: <https://www.drewry.co.uk>*
20. *Manpower Report 2015 Executive Summary [Electronic resource]. – Access to the document: https://www.bimco.org/-/media/bimco/news-and-trends/news/crew-support/2016/manpower_report_2015_executive_summary*
21. *Топ-10 стран-судовладельцев: обзор глобального флота. URL: <https://ports.com.ua/articles/top-10-stran-sudovladeltsev-obzor-globalnogo-flota>*
22. *Конференция организации объединенных наций по торговле и развитию: обзор морского транспорта 2016 год. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf*
23. *Украина заняла шестое место среди стран – поставщиков моряков. URL: <https://ports.com.ua/articles/ukraina-zanyala-shestoe-mesto-sredi-stran-postavshchikov-moryakov>*

REFERENCES

1. Budyuk, R.A. (2011). *Upravlenie personalom kryingovogo personala sudokhodnoi kompanii: teoriya i praktika [Personnel management of a crewing company of a shipping company: theory and practice]*, Odessa: Fenyks, 222 [in Russian].
2. Budyuk, R.A. (2013). *Formuvannya kompleksnoi sistemy upravlinnya plavskladom sudnoplavnoi kompanii [Formation of a complex management system by the shipping company shipping company]*, 20 [in Ukrainian].
3. Vlasenko, O.S. (2017). *Otsinka efektyvnosti pidboru plavskaldu dlya sudnoplavnykh kompaniy [Assessment of the effectiveness of the selection of shipping companies for shipping companies]*, *Visnyk ONU imeni I.I. Mechnikova – Bulletin of ONU named after II Mechnikov*, No 2(55), 134-137 [in Ukrainian].
4. Yatsenko, M.S. (2017). *Aktual'ni problemy udoskonalennya yakosti kryingovykh poslug [Topical issues of improving the quality of crewing services]*, *Ekonomika: realii chasu – Economics: time realities*, No 1(29), 162-170 [in Ukrainian].
5. Klyeva, E.M. (2017). *Organizatsiino-pravovi zasady diyal'nosti kryingovykh kompaniy v Ukraini [Organizational and legal principles of activity of crewing companies in Ukraine]*, *Prykarpatskyi yurydychnyi visnyk – Precarpathian Legal Bulletin*, No 5(20), 69-72 [in Ukrainian].
6. Drishlyuk, V.I. & Petlyovana, I.V. (2015). *Oremy aspekty derzhavnogo regulyvannya diyal'nosti kryingovykh kompaniy v Ukraini [Some aspects of state regulation of crewing companies activity in Ukraine]*. *Pivdennoukraynskyi pravnychiy chasopys – South Ukrainian legal magazine*, No 2. 239-242 [in Ukrainian].
7. Pasyuk, E.D. & Abolenceva, N.O. (2017). *Kompleksnaya otsenka plavstostava morskyykh sudov s uchetom kompetentnostnogo podkhoda i tendentsyi razvitiya mirovogo sudokhodstva [Comprehensive estimation of seagoing vessels composition taking into account the competence approach and tendencies of development of the world shipping]*, *Upravleniye ekonomicheskimi sistemami – Management of economic systems*, No 11. Retrieved from http://uecs.ru/index.php?option=com_flexicontent&view=items&id=4652 [in Russian].
8. Bagoulla C. & Guillotreau P. (2012). *Shortage and labor productivity on the global seafaring market. International Journal of New Trends in Arts, Sports & Science Education*, volume 1, issue 3, 15-27 [in English].
9. Basurko O.F. (2016). *The role of manning agencies or the seafarer's recruitment in the maritime employment market. Seafarers: an international labour market in perspective*, 239-257 [in English].
10. Aleksandra Kopeć (2015). *Analysis and evaluation of activity of the companies providing placement services for seafarers on the example of a manned agency Polaris Maritime Services Ltd. in Szczecin. Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin*, 41 (113), 65-70 [in English].

11. Wikipedia. Retrieved from <https://ru.wikipedia.org/wiki/Крюунг> [in Russian].
12. Vestnik kryyinga [Crew Bulletin]. Retrieved from ukrcrewing.com.ua [in Russian].
13. Ying Wang & Gi Tae Yeo (2016). The selection of a foreign seafarer supply country for Korean flag vessels // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 32, Issue 4, 221-227[in English].
14. Lobrigo E. & Pawlik T. (2015). Maritime policy and the seafaring labor market // *Journal of Maritime Affairs*, Vol. 14, 123-139 [in English].
15. Silos, J.M., Piniella, F., Monedero, J. & Wallister, J. (2012). Trends in the global market for crews: a case research. *Marine Policy*, Vol. 36, 845-858 [in English].
16. BIMCO. About Us. Retrieved from <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-history>
17. Mizhnarodna orhanizatsiia pratsi [International Labor Organization]. Retrieved from: https://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародна_організація_праці
18. ECSA. About Us Retrieved from https://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародна_організація_праці [in Ukrainian].
19. Drewry. About Us. Retrieved from <https://www.drewry.co.uk>
20. Manpower Report 2015 Executive Summary. Retrieved from: https://www.bimco.org/-/media/bimco/news-and-trends/news/crew-support/2016/manpower_report_2015_executive_summary
21. Top-10 stran-sudovladeltsev: obzor globalnogo flota [Top 10 shipowner countries: a review of the global fleet]. Retrieved from: <https://ports.com.ua/articles/top-10-stran-sudovladeltsev-obzor-globalnogo-flota> [in Russian].
22. Konferentsiya organizatsii obyedinennykh natsyi po torgovle i razvitiyu: obzor morskogo ransporta 2016 god [United Nations Conference on Trade and Development: Review of Maritime Transport 2016]. Retrieved from https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf [in Russian].
23. Ukraina zanyala shestoye mesto sredi stran – postavshikov moryakov [Ukraine ranked sixth among the countries-suppliers of sailors]. Retrieved from <https://ports.com.ua/articles/ukraina-zanyala-shestoe-mesto-sredi-stran-postavshchikov-moryakov> [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 07.11.2018

Посилання на статтю: Ширяєва Л.В., Онешко С.В., Загороднюк І.О. Сучасні тенденції розвитку кріюінгового ринку // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: 36. наук. праць, 2018. № 4. С. 112-124. DOI: 10.31375/2226-1915-2018-4-112-124

Reference a JournalArtic: Shyriaieva L.V., Oneshko S.V. & Zagorodniuk I. (2018). Current trends for the development o the crewing market. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 112-124. DOI: 10.31375/2226-1915-2018-4-112-124