

УДК 658.310.86:656.61

ГЛОБАЛЬНЫЙ РЫНОК ТРУДА МОРЯКОВ: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Жихарева В.В.

Виконано аналіз основних тенденцій глобального ринку праці моряків. Виявлено проблеми забезпечення морської галузі трудовими ресурсами. Розглянуто підходи до регулювання ринку праці моряків.

В процессе глобализации мировой экономики долгое время идеологические и культурные различия сдерживали развитие международного движения труда. Различия в национальном законодательстве, в квалификации работников, огромные размеры транснациональных предприятий и относительная слабость международных организаций трудящихся, чрезвычайная чувствительность равновесия между спросом и предложением на рынке труда, – все эти причины ограничивали международное движение рабочей силы. Пересечение работниками национальных границ часто порождает серьезные экономические и правовые проблемы. Морское судоходство в отношении интернационализации труда идет на шаг впереди.

Катастрофическое сокращение тоннажа судов под украинским флагом в последние годы сопровождалось уменьшением числа рабочих мест для моряков. В результате на рынке труда оказались тысячи украинских моряков. Политика судовладельцев развитых морских государств ориентирована на привлечение специалистов, многих из которых можно найти на украинском рынке труда. Украинский рынок труда моряков имеет ярко выраженную экспортную направленность. В Украине функционируют сотни фирм, которые предлагают крьюинговые услуги для морских специалистов, формируется мощный сектор рынка крьюинговых услуг. В связи с этим важно ориентироваться в современных тенденциях развития глобального морского рынка труда.

Теоретические и практические аспекты функционирования рынка труда моряков освещены в работах отечественных и зарубежных ученых. В монографии Р.А. Бундюка [1] исследованы проблемы эффективного использования морских специалистов, предложены подходы к формированию комплексной системы управления персоналом крьюинговых предприятий. В книге Н.Г. Вензика, Г.А. Левикова [2] рассмотрены организационно-экономические аспекты использования судовладельцами развитых стран «удобных» экипажей при эксплуатации судов под «удобными» флагами.

В статье В.А. Конталева [3] выполнен анализ современного российского рынка труда моряков. Международный рынок труда моряков формируется под воздействием ряда экономических факторов. Наиболее важными являются следующие факторы:

- различия в уровне жизни в отдельных странах;
- официальный уровень безработицы;
- состояние мировой торговли товарами и услугами;
- специализация судов, новизна используемых технологий в морской перевозке грузов, в том числе в погрузочно-разгрузочных работах на судах;
- уровень автоматизации и общего технического оснащения судов морского транспортного флота;
- правовые нормы, регулирующие международное торговое судоходство.

Основными задачами исследования являются: выполнение анализа основных тенденций глобального рынка труда моряков, выявление проблемы обеспечения морской отрасли трудовыми ресурсами, рассмотрение подходов к регулированию рынка труда моряков.

Анализ изменений состава трудовых ресурсов в судоходстве за последние годы свидетельствует об уменьшении квалифицированных кадров и необходимости переподготовки кадров для того, чтобы компенсировать снижение числа квалифицированных моряков за счет выхода на пенсию и оттока кадров.

Мировое предложение трудовых ресурсов на судоходном рынке в 2010 г. составило 624000 чел. офицерского состава и 747000 чел. рядового состава (табл. 1).

Таблица 1

Структура мирового предложения морских трудовых ресурсов по регионам в 2010 году

Регион	Текущее предложение			
	офицерский состав, тыс. чел.	%	рядовой состав, тыс. чел.	%
Страны OECD	184	29.4	143	19.2
Восточная Европа	127	20.3	109	14.6
Африка / Латинская Америка	50	8.0	112	15.0
Дальний Восток	184	29.5	275	36.7
Индийский субконтинент	80	12.8	108	14.5
Все группы	624	100.0	747	100.0

Источник: BIMCO/ISF 2010

Результаты анализа спроса и предложения показывают, что на рынке морских трудовых ресурсов наблюдался относительно стабильный баланс между спросом и предложением рабочей силы в судоходной отрасли, при этом существовал небольшой недостаток офицеров. Таким образом, нельзя сказать, что на рынке имеется значительная нехватка офицеров. Конечно, это не означает, что отдельные судоходные компании не испытывают серьезных проблем с заполнением своих вакансий для моряков, но это показывает, что общие значения спроса и предложения по рынку относительно сбалансированы. Эта ситуация не удивительна, учитывая, что в 2009 году произошло резкое сокращение объемов морских перевозок одновременно со значительным ростом количества моряков, ищущих работу.

Результаты исследования работы судоходных компаний показывают, что существуют проблемы с поставкой определенных категорий моряков, в частности, старших офицеров, инженеров на определенных рынках. Также это является свидетельством продолжающихся проблем в крьюинговой сфере.

На рис. 1 приведен прогноз BIMCO/ISF, выполненный на основании чувствительности увеличения спроса на трудовые ресурсы в зависимости от роста флота.

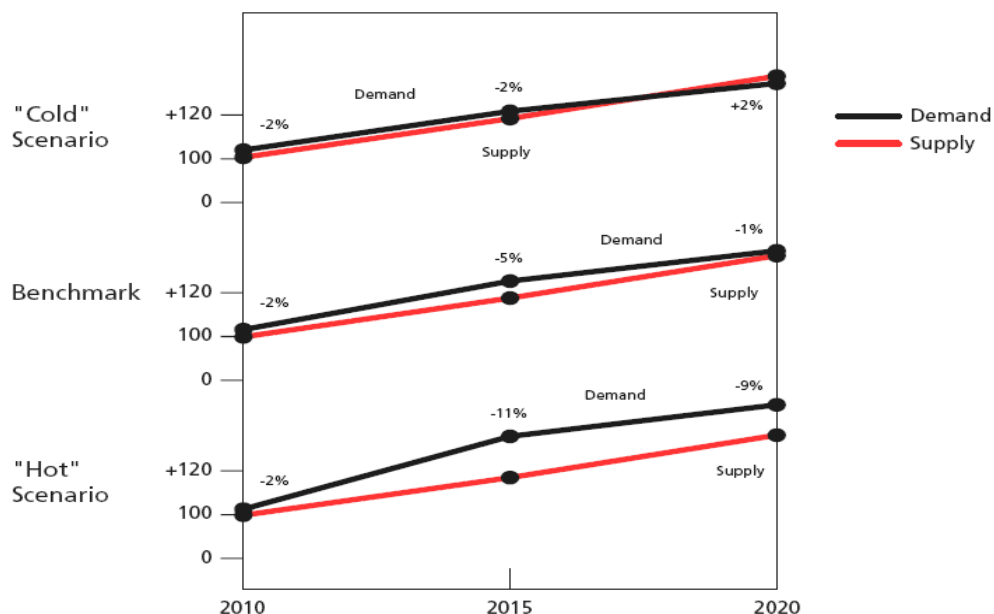


Рис. 1. Прогноз дефицита между предложением и спросом на офицерский состав с учетом чувствительности увеличения спроса на трудовые ресурсы в зависимости от роста флота

Источник: BIMCO/ISF 2010

Согласно наиболее вероятному сценарию, в ближайшие 10 лет мировой флот будет расти на 2,3 % в год, что соотносится с темпом роста в предыдущее десятилетие. При этом потребность в моряках будет немного снижаться, количество моряков будет оставаться примерно одинаковым. Что касается предложения, предполагается, что уровень найма в отрасли будет оставаться примерно таким же, как и в прошлое десятилетие, при этом выход моряков из отрасли составит около 1 % в год. Несмотря на эти предположения, текущий недостаток офицеров должен сохраниться, если не расширятся объемы обучения моряков и не сократятся темпы ухода из профессии.

Существует обеспокоенность относительно текущего и будущего наличия командного состава, особенно механиков, на Дальнем Востоке и Индийском субконтиненте. Проблемы с нехваткой рядовых, за исключением редких случаев, нет.

В ряде стран предусматриваются ограничения в отношении гражданства членов экипажей морских судов. В некоторых странах они отсутствуют, следовательно, судоходные компании, могут нанимать экипаж на суда под флагом таких стран независимо от гражданства моряков. Таким образом, комплектуются так называемые «удобные» экипажи. Международное право поддерживает такое положение дел, так как оно признает флаг судна как признак его национальной принадлежности. Поэтому национальность судна не обязательно связана с национальностью его владельца и экипажа [7].

Судовладельцы или операторы развитых стран, где цена рабочей силы высока, путем регистрации судов в открытых реестрах экономят около половины расходов на рабочую силу [2]. Эта тенденция привела к сокращению тоннажа под флагом индустриально развитых стран в такой степени, что была воспринята как угрожающая.

Большинство стран «удобного» флага не занимаются подготовкой судовых экипажей, они предоставляют это развивающимся странам, которые являются крупнейшими поставщиками трудовых ресурсов для судовладельцев и операторов. Другими словами, на судах под «удобными» флагами работает большое количество моряков из развивающихся стран, но не обязательно из страны флага, и эти суда остаются под контролем судовладельцев из развитых стран.

Морские суда могут работать также под флагом международных организаций, таких как ООН, Международное агентство по атомной энергии и др. Капитан и другие лица командного состава судна, плавающего под флагом международных организаций, относятся к категории международных должностных лиц, а члены команды – к категории технических служащих, трудовые отношения которых

подчиняются правилам, установленным в стране пребывания международной организации.

Высокая степень интернационализации морского судоходства и относительная ясность международного правового регулирования трудовых отношений на морском транспорте (законы страны флага судна регулируют отношения между экипажем и судовладельцем или оператором), относительно сильный международный профессиональный союз – ITF и устоявшиеся довольно благоприятные для трудящихся стандарты в судоходстве благоприятствуют интернационализации труда моряков.

Основными поставщиками рабочей силы на иностранные суда являются такие страны, как Филиппины, Индонезия, Индия. Доля моряков из азиатских стран в численности моряков в мире имеет устойчивую тенденцию роста. С середины по конец двадцатого века эта доля увеличилась с 15% до 75 %. Морское судоходство стало такой отраслью экономики, в которой в XXI веке установилась почти полная свобода в отношении поиска наиболее дешевых факторов производства, независимо от государственных границ.

Эта тенденция приводит к некоторым злоупотреблениям по отношению к морякам со стороны судовладельцев. Такие злоупотребления особенно значительны в сфере перевозок массовых грузов трамповыми судами, например нефти или леса, где доля расходов на содержание экипажей гораздо больше, чем в линейном судоходстве. В линейном судоходстве удельный вес расходов на содержание рабочей силы гораздо меньше, поэтому судовладельцы в меньшей степени озабочены экономией за счет найма более дешевых экипажей. Тем не менее, «удобные» экипажи используют, к примеру, новые круизные компании, осуществляющие перевозки через порты Майями, Флорида, они набирают экипажи по всему миру, где находят дешевую рабочую силу.

На современных крупнотоннажных судах, особенно, пассажирских, могут работать моряки более 50 национальностей. Такой состав экипажей – не случайность, а результат стратегии судовладельцев, направленной на комплектование экипажей из моряков разных национальностей, что осложняет их протест против ненадлежащих условий труда, которые на судах «удобных» флагов час-то немногим отличаются от состояния, характерного для позапрошлого века. Следует отметить, что из-за повышенной сложности и опасности труда моряков, длительного отсутствия в месте постоянного проживания, многие моряки предпочитают работу на берегу, как только повышается уровень жизни в стране. Например, в 1980-х годах, когда экономическая ситуация в

Южной Кореи значительно улучшилась, количество корейских моряков на судах под иностранным флагом сократилось примерно на 20 %.

Дискриминация, связанная с различным уровнем оплаты труда моряков, обусловлена следующими факторами:

- национальной принадлежностью моряков;
- страной происхождения;
- местом заключения контракта или расположением кадрового агентства.

Различный уровень социального обеспечения обусловлен следующим:

- моряки, трудоустраиваемые через кадровые агентства третьих стран, уклоняются от взносов в фонды социального обеспечения;
- соглашения, по которым моряки берут на себя обязательства оплачивать взносы в фонды социального обеспечения, согласно законодательству страны происхождения.

Другие виды дискриминации обусловлены:

- различными периодами работы моряков;
- системой взглядов в обществе, согласно которой предполагается не продвигать моряков других стран к тем высшим должностям, которые обеспечены моряками государства судовладельца.

Регулирование рынка труда в судоходстве, осуществляется целым рядом Международных организаций, к которым относятся ITF, IMO, ILO, ISF.

ITF (Международная Федерация транспортников) представляет интересы профсоюзов транспортников в органах, принимающих решения и оказывающих влияние на занятость, условия труда и безопасность в транспортной отрасли, таких как Международная организация труда (ILO) и Международная морская организация (IMO). ITF предоставляет информацию и выдает рекомендации профсоюзам по вопросам развития транспортной отрасли в различных странах и регионах мира. В ITF имеется также специальный образовательный отдел, призванный обеспечить мощное и демократическое развитие транспортных профсоюзов.

IMO устанавливает международные морские стандарты, выпускает многочисленные конвенции и рекомендации. Конвенции SOLAS и STCW имеют большое значение для моряков, поскольку оказывают непосредственное влияние на условия их жизни и труда [9]. IMO состоит из представителей различных государств. ITF, представляющая интересы моряков и организаций судоходной отрасли, имеет в IMO статус наблюдателя. Это означает, что ITF может участвовать в дискуссиях, но не имеет права голоса при принятии решений. ITF имеет постоянного представителя в IMO помимо наблюдателей, избираемых членскими

организациями ИТФ и участвующих в работе различных комитетов. Цель представительства ИТФ в ИМО состоит в том, чтобы при рассмотрении новых правил и рекомендаций были обеспечены учет и защита интересов моряков.

Наибольшим достижением ИЛО за последние годы является принятие Конвенции о труде в морском судоходстве и Конвенции о труде рыбаков. Одобренная в феврале 2006 года Конвенция ИЛО о труде в морском судоходстве [8] устанавливает минимальные стандарты обеспечения удовлетворительных условий труда для моряков во всем мире. Она объединяет и совершенствует свыше 65 других морских нормативных документов ИЛО, а также вводит систему аттестации и контроля ее исполнения. Чтобы эта Конвенция вступила в действие, она должна быть ратифицирована определенным числом стран-членов ИЛО. После ратификации суда всех стран подпадают под контроль инспекции в портах любой страны, ратифицировавшей Конвенцию. Суда могут быть задержаны, если инспекция считает, что они не соответствуют установленным стандартам.

Конвенция о труде в морском судоходстве регулирует следующие аспекты [10]:

- договор личного найма, гарантирующий достойные условия жизни и труда на борту судна, который должен быть подписан моряком и судовладельцем или представителем последнего;
- ежемесячную оплату в соответствии с трудовым соглашением и любыми имеющими к ней отношение положениями коллективного договора;
- 14-часовой предел рабочего времени в любом 24-часовом периоде времени и 72 часа отдыха за любой 7-дневный период;
- судовладелец должен оплачивать репатриацию моряка в случае его болезни, травмы, кораблекрушения, продажи судна и т.п.;
- особые условия для жилых помещений, мест отдыха и развлечений, включая минимальные размеры жилых помещений, удовлетворительное отопление, вентиляцию, санитарно-техническое оборудование, освещение и судовой лазарет;
- доступ к неотложной медицинской помощи на борту судна и в порту.

Судно должно удовлетворять требованиям Конвенции в отношении наличия на борту Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, выпущенных государством флага и доступных для контроля государственной инспекцией в любом порту.

В отдельных случаях ИТФ, ИМО и ИЛО объединяют силы для решения проблем, представляющих взаимный интерес, например, для

борьбы за справедливое отношение к морякам в случаях морских происшествий, решение проблем ответственности и компенсаций в связи с исками, подаваемыми в случаях смерти моряков или нанесения ущерба их здоровью.

ISF – International Shipping Federation (Международная федерация судоходства), основанная в 1909 году, является руководящим органом международной организации работодателей в судоходстве. Члены ISF входят в национальные ассоциации судовладельцев, оперирующие 2/3 торгового тоннажа в мире, и трудоустройствами около 1,25 миллиона моряков. ISF регулирует трудовые отношения, вопросы обучения моряков, их здоровья и другие аспекты, которые могут повлиять на международное судоходство.

BIMCO – Baltic and International Maritime Council (Балтийский и международный морской совет), является неправительственной международной судоходной ассоциацией, основанной в 1905 году, ее членами являются судовладельцы, менеджеры, брокеры, агенты и многие другие заинтересованные лица и организации. BIMCO содействует развитию и поощрению справедливой и равноправной международной судоходной политики.

BIMCO аккредитован во многих органах Организации Объединенных Наций со статусом наблюдателя и находится в тесном диалоге с морскими органами, регулирующими учреждениями и другими заинтересованными лицами в пределах ЕС, США и Азии. Совет является одним из самых всесторонних источников практической информации о судоходстве, представляет широкий диапазон консультативных услуг своим членам.

В соответствии со ст. 52 Закона Украины «О международном частном праве» от 23 июня 2005 года, в Украине к трудовым отношениям применяется Закон, действующий в месте фактического выполнения работы. Таким образом, наиболее распространенным статусом трудового правоотношения моряка является закон страны флага морского судна, на которое нанимается моряк, поскольку пространство морского судна считается частью территории страны, флаг которой оно несет. Однако, к трудовым правоотношениям широко применяется принцип автономии воли, по которому стороны трудового отношения могут свободно договориться о том, какому правопорядку они подчиняют свои отношения и в какой части. Суд руководствуется такими договоренностями, если они четко изложены в трудовом договоре.

Определенные меры по упорядочению деятельности судов работающих под «удобными» флагами и с «удобными» экипажами, предпринимает ITF. В 1990 году был разработан и опубликован Стандартный коллективный договор ITF [9]. Коллективный трудовой

договор устанавливает стандарты, ниже которых не может опускаться стандарт индивидуального трудового договора конкретного моряка, то есть индивидуальный трудовой договор не может ухудшать положение моряка по сравнению с тем, которое установлено судовладельцем для моряков, являющихся членами экипажа определенного морского судна. Также ITF совместно с ISF и ILO была установлена минимальная ставка оплаты труда для матроса класса АВ [8]. Расчет ставки ILO носит рекомендательный характер, однако, в некоторых странах минимальный оклад ILO принимается в качестве национального минимального оклада для моряков.

Таким образом, общая ситуация на рынке морских трудовых ресурсов показывает баланс между спросом и предложением, хотя присутствуют данные о небольшом недостатке офицеров, в частности, в специализированных секторах танкеров и судах обеспечения буровых платформ. Существует обеспокоенность текущей и будущей нехваткой старших офицеров. Продолжаются положительные тенденции, как в изменении уровня спроса, так и предложения на рынке морских вакансий, несмотря на рецессию, при этом спрос довольно быстро увеличивается.

Существуют определенные проблемы рекрутинга кадров в морской сфере, что является результатом экономического спада. В некоторых странах будет увеличиваться количество моряков, но при этом необходимо поддерживать качество обучения, чтобы обеспечить приток в отрасль грамотных и квалифицированных специалистов.

Дискриминация, связанная с различным уровнем оплаты труда моряков, обусловлена следующими основными факторами: национальной принадлежностью моряков, страной их происхождения и местом заключения контракта или расположением кадрового агентства. С учетом увеличения уровня интернационализации трудовых отношений в судоходстве, все большее значение приобретает правовое регулирование рынка труда моряков.

Литература:

1. Бундюк Р.А. Управление персоналом круизного предприятия судоходной компании / Р.А. Бундюк. – Одесса: Фенікс, 2011. – 222 с.
2. Вензик Н.Г. Повышение конкурентоспособности судоходных компаний / Н.Г. Вензик, Г.А. Левиков. – М.: Транспорт, 2001. – 215 с.
3. Конталев В.А. Анализ современного рынка труда моряков / В.А. Конталев: статья [электронный ресурс]. – Режим доступа к статье: <http://www.seajobs.ru/articles1.php?id=108>

4. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ-78): статья [электронный ресурс]. – Режим доступа к статье: <http://sea-library.ru/stcw.html>
5. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS-74: статья [электронный ресурс]. – Режим доступа к статье: <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%9E%D0%9B%D0%90%D0%A1>
6. Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов (МАРПОЛ): статья [электронный ресурс]. – Режим доступа к статье: <http://lawru.info/legal2/se15/pravo15270/index.htm>
7. Мельников Н. Правовое регулирование и рынок труда моряков / Н. Мельников, В. Лебедев // Судоходство, 2007. – № 6. – С. 61-63.
8. Basic Rights Under ILO: статья [электронный ресурс]. – Режим доступа к статье: <http://www.itfseafarers.org/ILO.cfm>
9. Introduction to IMO: статья [электронный ресурс]. – Режим доступа к статье: <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>
10. ITF Agreements: статья [электронный ресурс]. – Режим доступа к статье: http://www.itfseafarers.org/itf_agreements.cfm/languageID/1
11. What Is the ITF: статья [электронный ресурс]. – Режим доступа к статье: http://www.itfseafarers.org/the_itf.cfm

Abstract

Zhikhareva V.V.

Global market seafarers: problems and solutions.

The basic tendencies of a global labour market of seafarers are analysed. Problems of maintenance of sea industry by manpower are revealed. Approaches to regulation of a labour market of seafarers are considered.