

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КРЮИНГОВЫХ КОМПАНИЙ  
ОДЕССКОГО РЕГИОНА**

**DEVELOPMENT OF ODESSA REGION CREWING COMPANIES:  
VISION OF THE FUTURE**

*Влялько В.Я Бреева Е.Н.*

*Vlodimir Vlialko, Yevgeniya Breeva*

---

*У даній статті здійснюється аналіз стану світового торговельного флоту і його вплив на ту, що зажадалася морських фахівців, актуальність розвитку крьюінгового бізнесу в одеському регіоні і його державне регулювання.*

*Введение.* Рынок труда представляет собой наиболее сложный и динамический элемент рыночной экономики. Здесь не только переплетаются интересы работников и работодателей, но и отражаются все социально-экономические, политические, демографические и другие процессы в обществе. От того, насколько успешно функционирует экономика, в какой фазе экономического цикла она находится, как соединяются рыночные принципы и государственное регулирование, чем характеризуется поведение главных субъектов рынка, зависит спрос на рабочую силу и ее предложение, объем занятости и уровень безработицы [5].

*Постановка задачи.* Несмотря на финансовый кризис 2008 года и последовавший за ним в 2009 году спад уровня мировой торговли, ввод в эксплуатацию нового флота, построенного по ранее заключенным контрактам продолжался, усугубляя и без того крайне тяжелую ситуацию в мировом судоходстве. В 2009 году мировой флот пополнился 3658 новыми судами различного типа, что добавило 22% предложения тоннажа при сокращении спроса на него более чем на 90% на 1-е января 2009 г.

Сложно делать выводы по 2010-2011 годам, так как статистические данные еще следует уточнить, но доподлинно известно, что в 2010 году было поставлено на 23% больше судов, чем в 2009 году. Аналитики предполагают, что в 2011 году новых судов будет поставлено на 5% меньше, чем в 2009 году, а в 2012 году падение составит 10-12% [6]. На три ведущие судостроительные державы приходится более 90% новостроя (рис.1) [7]. Это страны Азии – Южная Корея (37,3%), Китай (28,6%) и Япония (24,6%). 9,6% новостроя приходится на все остальные страны, имеющие технические возможности постройки судов. Это – Польша, Германия, Тайвань, Дания, США и другие. Интересно, что каждая из ведущих стран-производителей специализируется на своем типе судов. Например, Южная Корея выпускает в большинстве контейнеровозы (различного тоннажа) и танкеры. Китай обладает самой высокой долей по строительству балкерных судов, а Япония строит нефтяные танкеры, реже контейнеровозы.

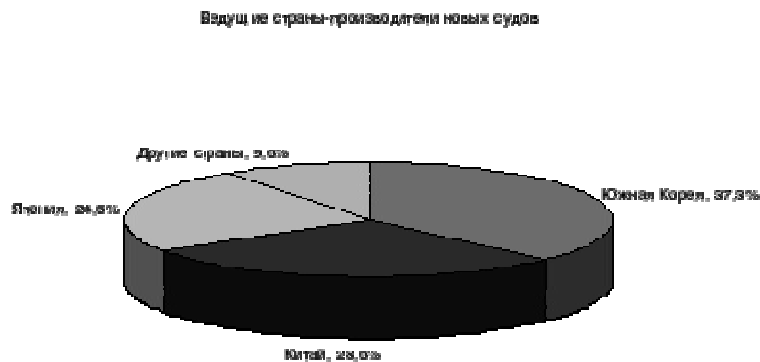


Рис. 1. Ведущие страны-производители новых судов [7]

Мировой торговый флот последние 20 лет стабильно растет, причем не только в ситуации экономического подъема, но и во времена кризиса. По данным доклада “Review of Maritime Transport – 2010”, подготовленным Конференцией ООН по торговле и развитию (UNCTAD), потери мировой торговли оцениваются в 2009 году в 5 триллионов USD, или минус 12,7% в сравнении с цифрами, прогнозировавшимися на этот период до начала экономического кризиса. В 2009 году было зарегистрировано самое большое снижение уровня мировой торговли за последние 70 лет. Но рост мирового торгового флота продолжился и в 2009 году. В начале 2010 года в мире насчитывалось 102194 торговых судна общим дедвейтом 1,276 млрд тонн, что свидетельствует об его увеличении на 20% за три года [7]. Для более наглядного анализа мировых морских перевозок используется тоннажное измерение. Так, на начало марта 2011 года объем заказанного контейнерного тоннажа составлял 4 млн TEU. Аналитики прогнозируют, что за 2011 год мировой флот пополнится на 1,04 млн TEU контейнерного тоннажа, а в 2012 году контейнерный флот вырастет еще на 1,35 млн TEU. Такие темпы роста мирового контейнерного флота окажутся значительно ниже, чем 3-4 года назад, когда наблюдался контейнерный бум [2]. Положительная динамика роста мирового контейнерного флота, как по общему количеству судов, так и по суммарной контейнероёмкости, сохранялась даже в кризисном 2009 году – плюс 6%, в 2010 году – плюс 9,6%. В 2011 году прирост составит приблизительно 7%, а прогноз на 2012 год – плюс 8,7% [2]. Таким образом, видно, что потребности мирового рынка в грузоперевозках растут, не смотря на экономическую нестабильность. Вышеприведенные данные свидетельствуют о спросе на морской транспорт и, соответственно, его обслуживание. Взять хотя бы, к примеру, контейнерооборот европейских портов в 2010 году, который стал восстанавливаться после катастрофических показателей 2008-2009 годов. Как сообщает “Containerisation International”, в первой половине 2010 года только в европейских портах был отмечен 13-процентный рост, правда, второе полугодие было не столь успешным [8].

*Результаты.* Такое положение на международном рынке не могло не сказаться на росте потребности в морских специалистах различного профиля и, в первую очередь, плавсостава морских торговых судов. В полной мере это относится и к ситуации с трудоустройством украинских моряков. Известный факт, что Украина занимает 4-е место в мире по поставке морской рабочей силы. А это огромное количество моряков, которые заслужили в мире репутацию своей высокой квалификацией и качественной подготовкой.

Авторитетные международные организации BIMCO (самая большая международная судоходная ассоциация, представляющая интересы судовладельцев, в активе которой около 65 процентов мирового тоннажа более чем 120 стран) и ISF (бесприбыльная и неполитическая организация) в очередной раз подготовили исследование состояния рынка труда на мировом морском торговом флоте. Для этого привлекаются специалисты института по изучению рынка труда из Варвика (Великобритания). Украина оказалась в 2010 году на шестом месте, пропустив вперед Индонезию, но наша страна твердо держит четвертую позицию по количеству офицеров (35400 морских офицеров, или 5,67% общемирового количества). По данным все тех же организаций – каждый восемнадцатый моряк в мире – украинец. Украинских специалистов «обгоняют» выходцы из Азиатских стран – Филиппины (10,65% общего числа моряков в мире), Китай, Индия [9].

Понятно, что данные страны представляют прямую конкуренцию украинским морякам. Например, на Филиппинах работа на судах под иностранными флагами является государственной политикой с вытекающими последствиями – заключение договоров с крупными судовладельцами об исключительном найме филиппинских моряков в обмен на определенные льготы. Выходцы из азиатских стран более исполнительны и зачастую требуют меньшую заработную плату от судовладельцев. Но украинские моряки имеют качества, за которые их ценят все мировые судовладельческие компании. Это образованность и эрудированность офицеров, особенно выпускников ОНМА (Одесский Национальный Морской Университет), их самостоятельность, способность принять нестандартное решение [4]. В исследовании состояния рынка труда на мировом морском торговом флоте с тревогой отмечается, что командный состав из наиболее развитых стран (США, Западной Европы, Японии) имеет относительно высокий возраст. Более 25% офицеров из этих стран старше 50 лет, более 50% - старше 40 [9]. Такие показатели ставят украинских моряков в более выгодное положение на международном рынке труда, ведь отечественные офицеры достигают высоких должностей в более молодом возрасте – до 40 лет.

Одесский регион всегда славился хорошей подготовкой морских специалистов, которых можно предлагать на любые типы судов. Однако украинские моряки испытывают определенные сложности с самостоятельным поиском работы. Поэтому в Одессе и других украинских, в основном портовых, городах появилось большое количество крьюинговых компаний. Слово крьюинг – от английского происхождения crew – команда. Крьюинг – это деятельность по найму моряков на суда различных типов. Крьюинговая компания – это посредническая организация, которая предоставляет услуги крьюинга, то есть выступает посредником между судовладельческой компанией (работодателем) и моряком (соискателем). Одесский крьюинг начал свою историю вместе с Одессой. И здесь

нет ничего удивительного, ведь Одесса – морской город. Первые крьюинги Одессы работали в портовых кабаках, позже этот вид деятельности приобрел более цивилизованные черты. В советское время крьюинг носил централизованный характер. Массово о крьюинге в Одессе заговорили с 1991 года, когда для украинских моряков открылись вакансии на иностранных судах. Сейчас понятия крьюинг и Одесса так тесно связаны друг с другом, что для украинских моряков они практически неотделимы, так как большинство крьюинговых компаний имеют именно одесскую прописку. Крьюинговые компании Одессы сотрудничают с большинством крупных мировых судовладельцев. По данным на март 2011 года в Украине действуют до 500 крьюинговых агентств, значительная часть которых – 40% зарегистрировано в одесском регионе [11]. Важно, что функционирование системы посредничества по трудоустройству на работу за границей позволяет функционировать 22 высшим и средним морским учебным заведениям, центрам подготовки и аттестации плавсостава, тренажерным центрам, разнообразным курсам по подготовке тех или иных специалистов, специализированным медицинским учреждениям, оказывающим услуги по профотбору и медицинскому освидетельствованию моряков. А это – тысячи рабочих мест, а значит, обеспечение занятости населения.

На сегодняшний день в Одессе и Украине в целом посредничество по трудоустройству как вид деятельности занимает существенный сегмент в экономике. Именно, благодаря успешно функционирующей системе посредничества более семидесяти тысяч граждан Украины, которые имеют морские специальности, работают под флагами иностранных государств. Трудоустройство за рубежом позволяет снизить социальную напряженность. Без этого проблема безработицы в стране была бы куда острее. Кроме того, заработанные средства моряки ввозят в Украину, тем самым, инвестируя их в экономику. Это в интересах и крьюинговых компаний, и моряков, и государства. Две трети от общего количества трудовых мигрантов в Украине работают в сфере международного морского торгового флота.

Казалось бы, что мировая ситуация и предложение на рынке труда со стороны персонала дают возможность развиваться крьюинговым компаниям. Но большое количество возникающих в этой сфере проблем ставят под вопрос развитие украинского крьюингового бизнеса. Выделим некоторые из них:

- не все украинские крьюинговые компании имеют лицензию Министерства труда и социальной политики Украины;
- крьюинговые агентства при подборе моряков, зачастую закрывают глаза на фактический уровень подготовки морских специалистов, что приводит к возврату моряков по причине их профессиональной некомпетентности;
- крьюинговые агентства не несут ответственность за деяния своих принципалов. В случае нарушения условий контракта представители крьюинга не ведут переговоры с судовладельцами, освобождая моряка (не имеющего рычагов воздействия) от длительной процедуры отстаивания своих прав; слабое государственное регулирование посреднических фирм; сугубо формальное взаимодействие крьюинговых компаний и профсоюзов, которые зачастую сводятся лишь к обязательным платежам;

- из-за сложной ситуации на украинском рынке труда многие судовладельцы и крьюинговые компании используют безработицу среди украинских моряков, выплачивая заработные платы ниже международных ставок.

Есть другие способы трудоустройства морских специалистов. Например, самостоятельный поиск работы, но в данном случае украинский моряк еще более социально незащищен. Не решают проблему и туристические агентства, когда моряк самостоятельно выезжает за границу, где занимается поиском работы. Тут о социальной защите и социальных гарантиях тоже не приходится говорить. Еще хуже, когда украинские морские специалисты обращаются к теневым структурам за помощью в трудоустройстве.

*Выводы.* Проблем в деятельности украинских крьюинговых компаний немало, и многие из них не выживают в сегодняшних условиях. Но когда есть спрос и перспективы увеличения морских трудовых мигрантов, необходимо создавать условия для развития данной сферы деятельности. По мнению авторов для улучшения деятельности крьюингового бизнеса необходимо реализовать следующее:

1. Государственное регулирование и государственный контроль за деятельностью крьюинговых компаний. Имеется в виду не жесткий тотальный контроль только с одной целью – обложить налогами ввозимую моряками заработную плату, а контроль именно за легальной деятельностью посреднических компаний.

2. Повышенный контроль и внимание к тем компаниям, которые хотят получить лицензию Министерства труда и социальной политики Украины на деятельность по зарубежному трудоустройству. Государство должно быть уверено, что посредническая компания действительно имеет контакты и подписанные договоры с иностранными судовладельческими компаниями, которые готовы предоставлять рабочие места украинским морским специалистам. Важным шагом к упрощению работы крьюинговой компании является отмена подтверждения лицензии. То есть, посредническая компания теперь получает лицензию раз и навсегда. На данную ситуацию можно смотреть двояко. С одной стороны, еще совсем недавно каждая компания, занимающаяся трудоустройством украинских граждан за границу, должна была подтверждать свою лицензию каждые 5 лет. Таким образом, она подтверждала, что еще сотрудничает с работодателями-судовладельцами и действует в рамках международного и украинского права. С другой стороны – данная процедура несла в себе немалые материальные затраты и бюрократическую волокиту.

3. Более тесное взаимодействие крьюинговых компаний с профсоюзами украинских моряков. В таком случае моряк будет чувствовать себя социально защищенным, а значит, будет больше доверия к посреднической фирме.

4. Пенсионное обеспечение трудовых мигрантов. Речь идет об усилении информированности граждан, временно работающих за границей, о необходимости самостоятельно решать вопрос своего достойного пенсионного обеспечения. Данная функция должна также входить в обязанности крьюинговых компаний. Ведь украинские моряки, работая на иностранные компании, оплачивают налоги соответственно в других странах. Нельзя сказать, что в Украине есть однозначный выход из создавшейся проблемы, но кое-какие наработки имеются. Во-первых,

частные пенсионные фонды, которые в первую очередь и нацелены на подобную категорию граждан и в которых должны защищены социальные гарантии украинских моряков, а иносудовладельцы – перечислять на них соответствующие страховые платежи.

5. Информирование государством украинских граждан об использовании легальных каналов, то есть лицензированных крьюинговых компаний, при трудоустройстве за границу.

6. Усиление контроля со стороны правоохранительных органов за выявлением теневых посредников (туристических фирм, частных лиц) и привлечение их к ответственности в законодательном порядке.

7. Обеспечение современной качественной профессиональной подготовкой морских специалистов, учитывая украинскую мощную подготовительную базу. В решении данной задачи должно быть заинтересовано как государство, так и крьюинговые компании. Ведь для тех и других повышение профессиональной подготовки морских кадров означает повышение конкурентоспособности украинского специалиста на международном рынке труда, что, в свою очередь, несет ряд экономических и социальных эффектов – ввоз валюты в страну, увеличение прибыли коммерческой организации, а значит пополнение бюджета за счет налогов и решение проблем занятости украинского населения.

Таким образом, развитие и становление посреднической системы в вопросах трудоустройства за границу украинских моряков напрямую зависит от государственной политики и работы крьюинговых компаний. Из анализа международного рынка видно, что есть все предпосылки для увеличения экономического эффекта за счет международного трудоустройства. Необходимо только упорядочить деятельность крьюинговых компаний и поддержать их, как единственно легальное и доступное звено между работодателем (судовладельцем) и работником (украинским моряком). Оценивая состояние решения проблемы занятости украинских трудовых мигрантов, каковыми являются моряки на современном этапе, необходимо отметить, что государством должны быть созданы необходимые условия для реализации гражданами Украины права на свободный выбор трудовой деятельности, закрепленного статьей 43 Конституции Украины, благодаря которым они имеют возможность работать на судах иностранных судовладельцев. В Украине система посредничества может иметь хорошие перспективы для развития.

#### *Литература*

1. Аничкин Б. Сводная конвенция МОТ 2006 и Украина // Моряк Украины. – 2011. - №34 (708). – С. 5
2. Кроу Т. Поставки контейнерного тоннажа: проблемы и перспективы // Порты Украины. – 2011. - №3. – С. 34-35
3. Маркетинг: Підручник / В. Руделіус, О.М. Азарян, Н.О. Бабенко та ін.; Ред.-упор. О.І. Сидоренко, Л.С. Макарова. – 2-ге вид. – К.: Навчально-методичний центр «Консорціум із удосконалення менеджмент-освіти в Україні», 2008. – 648 с.
4. Нетребенко А. Каких моряков предпочитают судовладельцы // Порты Украины. – 2011. - №4. – С. 40-43 Ринок праці в Україні та економічні тенденції в умовах світової економічної кризи // Економіка та держава. – 2009. - №1. - С. 4-

5. Шевченко М. Мировой рынок новостроя // Порты Украины. – 2011. - №5. – С. 34-37
6. Шевченко М. Мировой флот: рост непрерывен // Порты Украины. – 2011. - №4. – С. 28-31
7. Шевченко М. Европорты переводят дух // Порты Украины. – 2011. - №3. – С. 32-33
8. Шевченко М. Уже каждый 18-й моряк в мировом торговом флоте - украинец // Порты Украины. – 2011. - №4. – С. 38-39
9. Фока А. Экипаж за бортом! Рейтинг украинских моряков в мировом флоте // Зеркало недели. – 2009. - №34. – С. 21-22
10. [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
11. [www.fairplay.co.uk](http://www.fairplay.co.uk)

#### *Abstracts*

The international trade fleet has been steadily growing the last 20 years: not only in the context of economic recovery, but also at the times of crisis. According to the report *Review of Maritime Transport 2010* prepared by UN Conference on Trade and Development (UNCTAD), international trade losses in 2009 are estimated at USD 5 trillion (or down 12.7% compared to what was forecasted for this period before the economic crisis). In 2009, the level of international trade dropped to the lowest level in the last 70 years. However, the international trade fleet did not stop growing in 2009. In early 2010, the number of merchant vessels worldwide accounted to 102,194, and their total deadweight was 1.276 billion tons, which bears evidence of fleet growth by 20% over three years. Positive dynamics of growth of the international container fleet, both by total number of vessels, as well as by aggregate container capacity, survived in the crisis year of 2009 (up 6%) and 2010 (up 9.6%). In 2011, the incremental growth will make about 7%, while 2012 forecast is up 8.7%. Thus, it is obvious that the international market demand for cargo transportation is growing irrespectively of the economic turbulence. The above data prove great demand for marine vessels, and accordingly, their maintenance. Think, for instance, of container turnover at European ports in 2010, which began recovering after disastrous figures of 2008-2009. According to *Containerization International*, in the first half-year of 2010, a 13% growth was registered at European ports alone.

Such situation in the international market couldn't but affect the increase in demand for maritime specialists with different skill profiles, primarily shipboard crew of marine merchant vessels. This fully refers to the situation with the employment of Ukrainian seafarers. It's a well-known fact that Ukraine is the fourth in the world by supply of maritime labor force. This is a large number of seafarers, who have established a reputation worldwide by their high qualification and high-quality training.

Influential international organizations such as BIMCO (the biggest international shipping association that represents the interests of ship owners, whose assets include about 65% of the international tonnage of more than 120 countries) and ISF (non-profit non-political organization) have once again prepared a survey of labor market condition in the international marine trade fleet. In 2010, Ukraine was No.6, following Indonesia,

but our country is steadily No.4 by the number of naval officers (35,400 naval officers or 5.67% of their total number in the world). According to the same organizations, one in 18 seafarers in the world is Ukrainian. Ukrainian specialists are outrun by Asians from the Philippines (10.65% of total number of seafarers in the world), China and India. Clearly, these countries are direct rivals of Ukrainian seafarers. Descendants from Asian countries are more can-do and often demand a lower salary from ship owners. On the other hand, Ukrainian seafarers possess qualities, for which they are appreciated by all international shipping companies. These qualities education and erudition of officers, this especially refers to Odessa National Maritime Academy (ONMA) graduates, their independence and ability to make non-standard decisions.

Odessa Region has always been famous for high-quality training of marine specialists, who can be offered for any types of vessels. However, Ukrainian seafarers encounter certain difficulties with finding a job on their own. That's why a large number of crewing companies has emerged in Odessa and other Ukrainian (mainly seaport) cities.

As at March 2011, there were up to 500 crewing agencies operating in Ukraine, a large percentage of which (40%) had been registered in Odessa Region. It is important that functioning of the overseas employment mediation system enables the functioning of 22 higher and secondary marine educational establishments, shipboard personnel training and attestation centers, fitness centers, diverse specialist training courses, specialized medical establishments providing sailor vocational selection and medical examination services. This means thousands of jobs, and consequently ensuring employment of the population.

Employment mediation as a line of business currently occupies a significant economic niche in Ukraine and in Odessa in particular. It is due to a successfully functioning mediation system that over 70 thousand Ukrainian citizens with maritime qualifications are working flying the flags of foreign states. An overseas job allows reduce social strain. The problem of unemployment would be much more urgent without it. Besides, the seafarers take the money earned to Ukraine thus investing it in the economy. This is for the benefit of crewing companies, seafarers and the state. 2/3 of all Ukrainian expatriots work in the international trade fleet. One would think that the situation in the world and maritime labor force supply enable the development of crewing companies. However, a large number of problems arising in this industry question the development of Ukrainian crewing business. Ukrainian crewing companies encounter a lot of problems, many of the companies fail to survive today. But when there is demand and a prospective growth of the number of expatriots, conditions should be created for the development of this industry.

Development and formation of the mediation system in the field of overseas employment provision to Ukrainian seafarers directly depends on the governmental policy and operation of crewing companies. Analysis of the international market demonstrates that there are all necessary pre-conditions available to improve the economic effect at the expense of international employment. It is only necessary to harmonize operation of crewing companies and support them as a single legal and available link between the employer (ship owner) and the employee (Ukrainian seafarer). The mediation system may have a good development prospective in Ukraine.