АФАНАСЬЄВА О.К.

канд. екон. наук, доцент кафедри «Менеджмент і маркетинг»

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

Мечникова, 34, Одеса, Україна, 65029

E-mail: olga-af@ukr.net

ORCID: 0000-0002-5114-4798

ГУК А.О.

бакалавр спеціальності «Менеджмент»

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

Мечникова, 34, Одеса, Україна, 65029

E-mail: guk.nastya1509@gmail.com

ORCID: 0000-0002-0478-5699

ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ ВЗАЄМОДІЇ МІЖ СУБ'ЄКТАМИ МОРСЬКОГО СЕГМЕНТУ РИНКУ ПРАЦІ

Актуальність. Крюїнговий бізнес в Україні нині знаходиться на стадії становлення і розвитку, тому його вивчення є досить новою тематикою для сучасної української науки. Вивчення проблем крюїнгового бізнесу, з точки зору підвищення якості робочої сили на ринку праці моряків, висвітлює особливості сучасної взаємодії між суб'єктами морського сегменту ринку праці в розрізі ефективності роботи з морським персоналом, допомагає зорієнтувати роботу морської галузі на державному рівні у напрямку зменшення ризиків та максимального ліквідування загроз сьогодення, для сучасної судноплавної компанії необхідно забезпечувати безпеку моряків в правовому та діяльнісному полі, що є підґрунтям даної наукової статті.

Мета та завдання. Мета та завдання дослідження полягають у визначенні особливостей сучасної взаємодії між суб'єктами морського сегменту ринку праці: судновласник, крюїнгова компанія та моряк для проектування подальших шляхів розвитку крюїнгової діяльності.

Результати. У статті розглянуто особливості взаємодії між суб'єктами морського сегменту ринку праці: судновласник, крюїнгова компанія та моряк у сучасному вимірі розвитку крюїнгової діяльності. Проаналізовано комерційний взаємозв'язок інтересів замовника та посередника в підборі успішного кваліфікованого працівника. Визначено загрози розвитку сучасної морської галузі, що впливають на ринок праці моряків. Висвітлено шляхи подальшого державного регулювання діяльності крюїнгових компаній в Україні стосовно працевлаштування моряків та забезпечення їх захисту у будь-якому порту світу.

Висновки. Цінність роботи визначає невелика кількість публікацій на дану тему. В Україні можливість забезпечити захист моряків надає нова державна політика, яка передбачає введення нових законів та постанов в морській галузі, що спрямовані на підтримку моряків, які працюють на судах в міжнародних рейсах. Прийняття позитивних державних рішень в найкоротші строки є шляхом посилення міжнародної взаємодії у забезпеченні дотримання трудових і соціальних прав моряків, їх гарантуванні, що, в кінцевому підсумку, позитивно позначиться на розвитку крюїнгової діяльності в нашій державі.

Ключові слова: ринок праці моряків, крюїнг, крюїнгова компанія, судновласник, суднохідна компанія, моряк.

AFANASIEVA O.K.

Ph.D. (Economics), Associate Professor of the Department «Management and Marketing»

Odesa National Maritime University

Mechnikova, 34, Odessa, Ukraine, 65029

E-mail: olga-af@ukr.net

ORCID: 0000-0002-5114-4798

HUK A.O.

Bachelor of the Department «Management»

Odesa National Maritime University

Mechnikova, 34, Odessa, Ukraine, 65029

E-mail: guk.nastya1509@gmail.com

ORCID: 0000-0002-0478-5699

FEATURES OF MODERN INTERACTION BETWEEN SUBJECTS OF THE MARITIME SEGMENT OF THE LABOUR MARKET

Topicality. Nowadays, crewing business in Ukraine is at the stage of formation and development, so its study is a rather new topic for modern Ukrainian science. The study of the problem of considering the crewing business from the point of view of rising the quality of the labour force in the seafarers' labour market, highlights the features of modern interaction between the subjects of the maritime segment of the labour market in terms of the effectiveness of work with marine personnel, helps to orient work in the maritime industry at the state level in the direction of risk reduction and maximum elimination of threats of the present for a modern shipping company, it is necessary to ensure the safety of seafarers in the legal and operational field, which is the basis of this scientific article.

Aim and tasks. The aim and tasks of the study are to determine the features of modern interaction between the subjects of the maritime segment of the labour market: the shipowner, the crewing company and the seafarer to design further ways to develop crewing activities.

Research results. The article considers the features of the interaction between the subjects of the maritime segment of the labour market: the shipowner, the crewing company and the sailor in the modern dimension of the development of crewing activities. The commercial relationship between the interests of the customer and the intermediary in the selection of a successful skilled employee is analysed. Threats to the development of the modern maritime industry, affecting the labour market of seafarers, have been identified. The ways of further state regulation of the activities of crewing companies in Ukraine on the employment of seafarers and ensuring their protection in any port of the world are covered.

Conclusion. The value of the work is determined by the small number of publications on this topic. In Ukraine the opportunity to ensure the protection of seafarers is conditioned by a new state policy, it provides for the introduction of new laws and regulations in the maritime industry, they are aimed at supporting seafarers working on ships on international voyages. The adoption of positive state decisions in the shortest possible time is a way to strengthen international cooperation in ensuring the observance of the labour and social seafarers' rights, their guarantees, ultimately, it will have a positive effect on the development of crewing activities in our country.

Keywords: seafarers labour market, crewing, crewing company, shipowner, shipping company, sailor.

Постановку проблеми та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями.

Визначення особливостей сучасної взаємодії між суб'єктами морського сегменту ринку праці є актуальною проблемою сьогодення у морській галузі. Крюїнговий бізнес в Україні нині знаходиться на стадії становлення і розвитку, тому його вивчення є досить новою тематикою для науковців, які працюють в цьому напрямку. Дослідження проблеми розвитку крюїнгового бізнесу, з точки зору підвищення якості робочої сили на ринку праці моряків, дасть можливість визначити особливості сучасної взаємодії між суб'єктами морського сегменту ринку праці: судновласник, крюїнгова компанія та моряк в розрізі ефективності роботи з морським персоналом, допоможе зорієнтувати роботу морської галузі у напрямку зменшення ризиків та максимального ліквідування загроз сьогодення. Привернення уваги до даного питання на державному рівні в новітній політиці необхідно для забезпечення безпеки моряків в правовому та діяльнісному полі. Тому висвітлена проблематика є актуальною і гостроденною для сучасної судноплавної компанії.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Активно питання сучасного розвитку крюїнгового ринку досліджує Одеський національний морський університет. Методологічні підходи до визначення основних понять кадрового менеджменту в сфері морського судноплавства трактував В.М. Лукашевич [1]. Глобальний ринок праці моряків проаналізувала В.В. Жихарева [2]. Основи управління ефективністю діяльності крюїнгової компанії були висвітлені в статті Н.Г. Гребенник та О.О. Данченко [3], окремо О.О. Данченко вивчав вплив змін на глобальному ринку праці моряків на роботу крюїнгових компаній в Україні [4], дослідили аспекти державного регулювання діяльності крюїнгових компаній О.В. Логінов і О.С. Буй [5], дали оцінку стану та зазначили перспективи розвитку крюїнгових послуг у своїй роботі Г.А. Версанова та О. Осипенко [6], методичні засади підбору плавскладу для судно-плавної компанії описували у своїх роботах О.С. Власенко і Ю.В. Царан [7], розглянули перспективи розвитку ринку крюїнгових послуг в Україні Л. Крисюк і А. Драгончук [8] сучасні тенденції розвитку крюїнгового ринку досліджено в статті Л.В. Ширяєвої, С.В. Онешко та І.О. Загороднюк [9].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Потрібно зауважити, що проблематика сучасної взаємодії між суб'єктами морського сегменту ринку праці: судновласник, крюїнгова компанія та моряк в розрізі ефективності роботи з морським персоналом на даний час недостатньо вивчена. В цілому, крюїнговому бізнесу присвячено не так багато наукових публікацій і тому, проблему розгляду крюїнгового бізнесу, з точки зору підвищення якості робочої сили на ринку праці моряків, можна вважати досить новою для сучасної Української науки.

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання). Мета дослідження полягає у визначенні особливостей сучасної взаємодії між суб'єктами морського сегменту ринку праці: судновласник, кріюінгова компанія та моряк для проектування подальших шляхів розвитку кріюінгової діяльності.

Досягнення поставленої мети вимагає вирішення наступних завдань:

- дослідити сучасний стан особливості взаємодії між суб'єктами морського сегменту ринку праці: судновласник, кріюінгова компанія та моряк у сучасному вимірі розвитку кріюінгової діяльності;
- проаналізувати комерційний взаємозв'язок інтересів замовника та посередника в підборі успішного кваліфікованого працівника;
- визначити загрози розвитку сучасної морської галузі, що впливають на ринок праці моряків;
- висвітлити шляхи подальшого державного регулювання діяльності кріюінгових компаній в Україні стосовно працевлаштування моряків та забезпечення їх захисту у будь-якому порту світу.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Ринок праці – це система трудових і правових відносин між працівником і роботодавцем, що забезпечує взаємодію працівника і роботодавця з пропозицією привабливої ціни і умов праці. Безумовно, основні принципи регулювання трудових відносин стосуються і морського ринку праці, як сегмента ринку праці в цілому.

Поняття «ринок кріюінгових послуг» (Crewing Service Market) позначає ринок з надання послуги в наймі екіпажів судновласникам (Crew Employment Service Market) і ринок з надання послуг морякам у працевлаштуванні (Sailor, Mariner, Seaman, Seafarer Employment, Service Market). Зазначені ринки не є пересічними, адже одна юридична особа не має права виступати одночасно агентом обох договірних сторін [1].

На теренах сучасного ринку кріюінгових послуг в Україні виникла нагальна необхідність створення специфічного професійного об'єднання в кріюінгу. Тому 14 березня 2014 року була створена Асоціація «Всеукраїнське Об'єднання Кріюінгових Компаній». Скорочене найменування: Асоціація «ВОКК».

Діяльність Асоціації здійснюється в рамках Конституції України, відповідно до Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Розпорядження Антимонопольного комітету України від 30.11.2006 № 511-р «Про затвердження Типових вимог до створення господарської асоціації для загального звільнення від попереднього одержання дозволу органів Антимонопольного комітету України на її створення» зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 26.01.2007 за № 61/13328 та інших законодавчих актів України [10].

У 2018 році Асоціація «ВОКК» стала членом європейської Асоціації Eucrow, головною метою діяльності якої є забезпечення робочих місць для європейських моряків і просування європейських трудових ресурсів відповідно до найкращих європейських стандартів, визначення належних правил професійної етики в морському секторі бізнесу [10].

У морському сегменті ринку праці, необхідно враховувати специфіку галузі. Суб'єктами є роботодавці – судноплавні компанії і працівники-мореполавці. Керуючим органом є міжнародна законодавча база, яка регулює взаємовідносини моряків і судновласників на морському ринку праці. Відносини на морському ринку праці регулюються державним правовим законодавством, а також міжнародними конвенціями.

Кріюінгові компанії є важливим елементом інфраструктури морського сегмента ринку праці, яка побудована на взаємодії ринків посередницьких послуг – в першу чергу послуг з працевлаштування, а також медичних послуг, освітніх послуг, транспортних послуг, державних послуг, побутових послуг і так далі. Всі види ринків взаємопов'язані, визначають ринкову вартість морської робочої сили і забезпечують повноцінне функціонування морського сегмента ринку праці [1].

Сучасний морський бізнес побудований таким чином, що судновласник хоче зняти з себе функції управління морським персоналом, і перекладає на кріюінгові агентства, тим самим розширюючи спектр пропонованих кріюінгових послуг. Отож, послуги з супроводу морських кадрів не обмежуються тільки набором і відбором моряків. Взаємодію елементів структури ринку праці моряків можна побачити на рисунку 1.

Рис. 1. – Взаємодія елементів структури ринку праці моряків

Джерело: Розроблено автором з використанням: [3].

В діяльності успішної крюїнгової компанії необхідно дотримуватися балансу інтересів ключових учасників: для власників та керівництва першорядною є прибутковість і стабільність підприємства на ринку, для судновласника сервіс і якість послуг, що надаються, для моряків стабільність судновласників і відповідальність компанії за своїх партнерів. Баланс інтересів досягається за допомогою ефективної роботи персоналу компанії, яка, в свою чергу, безпосередньо залежить від ступеня розвиненості морського бізнесу.

Інтерес судновласника в підборі успішної команди мореплавців «вмонтований» в інтерес посередника, винагорода якого залежить від ступеня задоволення інтересу замовника в наймі моряків [1]. Судновласник зацікавлений в кваліфікованому працівнику, але його інтерес до моряка виявляється опосередковано, тобто через посередника, в зв'язку з тим, що витратити час на підбір та найм мореплавців судновласнику економічно непродуктивно. Тому крюїнгова компанія, інтегрує власний інтерес та інтерес замовника, безпосередньо спрямовує його на підбір кваліфікованого моряка.

Як правило, винагорода крюїнгової компанії встановлюється або у вигляді відсотка від розміру суми укладеного контракту працевлаштованого моряка, або фіксованої ставки за посадою, на яку направляється моряк (капітан, механік, матрос і т.д.). Потрібно врахувати й особистий інтерес моряка. Звичайно, матеріальний інтерес забезпечується укладанням договору про працевлаштування, в якому прописується фіксована ставка за посадою. Але ще є і нематеріальний інтерес, який треба врахувати. Зазвичай він пов'язаний з забезпеченням таких особистих потреб як психологічних та фізичних, тобто комфортних умов перебування у тривалому плаванні.

У випадку, коли такий комерційний взаємозв'язок інтересів замовника та посередника враховує і особисті матеріальні та нематеріальні інтереси моряка, у підсумку отримуємо вмотивованого найманого працівника.

Детальніше цей зв'язок можна побачити на рисунку 2.

В сучасних ринкових умовах можна говорити про те, що конкурентоспроможність судноплавних компаній безпосередньо залежить від ефективного функціонування крюїнгової фірми. Це пов'язано з функцією «крюїнгового-менеджменту» [7].

"Crewing-management" - це своєрідний HR- відділ крюїнгової компанії по роботі з екіпажем. Функції "крюїнгового-менеджмента" не закінчуються підбором і відбором морських фахівців. Відділи цього виду мають значно більше повноважень, вони відповідають за професійну підготовку, рівень кваліфікації і рішення різних кадрових питань, пов'язаних з екіпажем. Укладаючи контракт з судноплавною компанією, у разі працевлаштування моряка, "крюїнг-менеджери" отримують щомісячну винагороду за надання своїх послуг і несуть відповідальність за якість робочої сили перед судновласником, і гарантують морякам роботу в зарекомендованій судноплавній компанії, а також несуть відповідальність за моряка у разі банкрутства судновласника.

Рис. 2. – Взаємозв'язок інтересів між судновласником, крюїнговою компанією і моряком
Джерело: Розроблено автором з використанням: [1].

Морський бізнес особливо специфічний, а на тлі швидкоплинних тенденцій і вимог до кваліфікації морського персоналу, судноплавним компаніям вкрай важливо підвищити лояльність моряків до своєї компанії, а також формувати базу кваліфікованих кадрів на перспективу. Тож, грамотний рекрутинг, навчання і розвиток морських фахівців – є основою створення згуртованої команди, а, отже, ефективної діяльності морської компанії.

Формування бази висококваліфікованих кадрів є складним, трудомістким процесом, який вимагає часу, розробленої системи дій і володіння знаннями морської галузі.

Три основних стовпи створення успішної професійної команди в морській сфері діяльності зображено на рисунку 3:

Рис. 3. – Три основних стовпи створення успішної професійної команди в морській сфері діяльності
Джерело: Розроблено автором.

Майбутній член екіпажу повинен бути кваліфікованим морським фахівцем, а також бути гнучким до правил і політики судноплавної компанії. Тож, більш доцільним і економічно ефективним підходом є фокусування, як на наборі і розвитку морського персоналу, так і на утримання та підвищення лояльності моряка, як до судноплавної компанії, так і до морської галузі в цілому.

23 квітня «Міжнародна морська організація» (International Maritime Organization) оновила перелік країн членів ІМО, які визначили моряків ключовими робітниками.

Серед 97-ми країн, які ратифікували Конвенцію про морську працю MLC (Maritime Labour Convention), 2006 року, тільки 46 визнали моряків ключовими працівниками. Країнами, які не ратифікували Конвенцію MLC, але визнали моряків ключовими працівниками, є Азербайджан, Бразилія, Домінікана, Єгипет, Грузія, Молдова, Саудівська Аравія, Туреччина, ОАЕ, США, Ємен [16].

На початку березня 2021 року представниками Асоціації БОКК було підготовлено проект закону «Про найм та працевлаштування моряків», який передбачає введення в законодавство України таких понять як: «моряк», «крюінг» та «крюінгова компанія (агентство)», «саморегульована організація крюінгу» тощо. Законопроект зареєстрований під №5240 і зараз проходить внутрішні процедури узгодження і отримання висновків, позицій у Верховній Раді України [11].

Кількість моряків серед громадян України та їх значення у світовому торговельному флоті дає всі підстави для прийняття окремого закону про найм та працевлаштування моряків.

Під час підготовки проекту закону з'ясувалося, що на рівні законів України відсутній термін «моряк». Класифікатор професій також не містить такої посади як моряк. А для 150000 громадян України актуальним є питання законодавчого визначення терміну «моряк». При цьому положення законопроекту повністю відповідають міжнародному законодавству, зокрема, Конвенції міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському суднопластві з поправками.

Враховуючи практично повну відсутність торговельного флоту під прапором України, абсолютна більшість моряків працевлаштовуються за кордоном через крюінгові компанії.

Другим блоком в законопроекті є питання крюінгу [13].

Крюінг в Україні є діючим бізнесом з надання посередницьких послуг із пошуку, тестування, додаткової підготовки та подальшого працевлаштування моряка, у тому числі за кордоном.

Законопроект власне закріплює наявний статус крюінгових компаній, як структур, що надають судовласнику або компанії-посереднику послугу з працевлаштування моряків.

Також законопроект розкриває додаткові аспекти крюінгу, які можуть проявлятися в наданні послуги з менеджменту екіпажу. Але найбільш об'ємним за обсягом тексту є третій блок законопроекту, який присвячений саморегулюванню крюінгової діяльності.

У «Заяві щодо заходів з підтримки моряків, які працюють на суднах у міжнародному морському суднопластві» Верховна Рада України, визначає моряків ключовими робітниками, визнавши те, що через глобальний характер міжнародного морського суднопластва моряки потребують особливого захисту та закликає міжнародне співтовариство до нарощування скоординованих дій які дозволять [12]:

- забезпечити безпечність та своєчасність заміни моряків та їх репатріацію;
- гарантувати морякам доступ до медичної допомоги на березі;
- знизити ризики залишення моряків без допомоги судовласників;
- гарантувати морякам право на справедливе поводження у разі їх затримання за підозрою у вчиненні кримінальних правопорушень;
- підвищити поінформованість моряків щодо їх соціальних та трудових прав та порядку дій у кризових ситуаціях різного характеру.

Морський сегмент ринку праці розвивається вкрай швидкими темпами. Проте, не дивлячись на науково-технічний прогрес, в такій специфічній галузі, де ефективність роботи морської компанії безпосередньо залежить від команди, яка на неї працює, людські ресурси як і раніше є запорукою успішної діяльності. Важливо враховувати світову практику, досвід роботи, організувати чіткий процес управління людськими ресурсами, беручи до уваги такі аспекти, як мікроклімат на самому судні, а також безпеку і різні зовнішні і внутрішні загрози.

З розвитком морської галузі та ринкової економіки в цілому, число та різновид загроз зростає. Наочно розглянемо загрози на рисунку 3.

Однією з головних загроз усіх часів розвитку морської галузі є те, що робота мореплавця постійно супроводжується підвищеним ризиком небезпеки, а це вразливість життя та здоров'я моряків. Тому вони потребують особливої уваги: медичного обслуговування, страхування життя та захисної нормативної бази.

В соціальних мережах та засобах масової інформації постійно з'являється інформація про моряків, що перебувають на суднах, покинутих судовласниками, без можливості бути репатрійованими, без достатнього харчування або питної води, наприклад, лише у 2020 році такої долі зазнали моряки суден «New Orion», «Naya» [14, 15].

Рис. – 4. Основні загрози роботи в морській галузі

Джерело: Розроблено автором.

В Україні критичною є ситуація із залученням трудових та соціальних прав моряків у регіонах Чорного моря, де все ще експлуатуються морально та фізично застарілі судна типу "ріка-море" радянської побудови. Це призводить до значної кількості аварійних подій, у яких, на жаль, гинуть або пропадають безвісті громадяни України - моряки.

Велике суспільне занепокоєння в Україні викликали аварії суден "Arvin", "Делфі", "Волго-Балт 214", що мали місце у Чорному морі упродовж 2020-2021 років. Гостро стоїть питання й екологічних загроз для навколишнього середовища, що є наслідками даних прецедентів.

За даними Асоціація «ВОКК» останнім часом відзначається й значне зростання кількості піратських нападів на судна, у тому числі із захопленням моряків в заручники, епіцентром яких є Гвінейська затока. Понад 80 % нападників озброєні автоматичною зброєю, якою обстрілюють судна та їх екіпажі. Зафіксовані випадки викрадення членів екіпажу на відстані майже 200 морських миль від берега [12].

Моряки страждають від несправедливого поводження з ними в разі затримання за підозрою у вчиненні кримінальних правопорушень із використанням морських суден, таких як: контрабандні перевезення вантажів, наркотиків, паливно-мастильних матеріалів або нерегульованих мігрантів.

Міжнародна федерація транспортних робітників (International Transport Workers' Federation, ITF) наводить невтішні дані щодо громадянства моряків, залишених без допомоги судновласників. У 2019 році серед усіх покинутих моряків 22 % , а це 51 особа, становили моряки – громадяни України.

Тільки упродовж 2018-2020 років у місцях тимчасового утримання або на судах під арештом перебувало понад 100 моряків – громадян України, наприклад, члени екіпажів суден «Mekong Spirit», «San Padre Pio» та ін. [14].

Під час досудового розслідування моряки страждають від нестачі кваліфікованої юридичної допомоги правників, які мають необхідні знання особливостей розслідування кримінальних проваджень у державі затримання. Моряки зазвичай обмежені в доступі до послуг перекладачів, до необхідної медичної допомоги, а також не мають достатньої можливості для зв'язку з родичами.

Часто, після тривалого перебування під арештом, моряків звільняли з-під варті без пред'явлення жодних обвинувачень та без будь-якої подальшої компенсації чи реабілітації.

Остання світова загроза - пандемія COVID-19 створила безпрецедентну кризу заміни екіпажів, яка призвела до того, що сотні тисяч моряків постійно перебувають під психологічним тиском невизначеності дати та часу, коли вони зможуть бути безпечно репатрійованими до своїх рідних та близьких або, навпаки, виїхати для початку роботи на судах, забезпечуючи добробут своїх родин на березі.

Ситуація, що склалася, загрожує фундаментальним принципам та нормам безпеки судноплавства. Стабільність міжнародного товарообігу, безаварійна робота морського транспорту

фактично забезпечується за рахунок самовідданої роботи моряків, понад 100 тисяч з яких є громадянами України.

26 січня 2021 року лідерами судноплавної та суміжних галузей, підписано Декларацію Нептуна про благополуччя моряків та зміну екіпажів (The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change). Декларацією відзначаються зусилля міжнародних організацій, урядів, галузевих асоціацій та профспілок включаючи прийняття 01 грудня 2020 року генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй Резолюції № 75/17 "Про міжнародне співробітництво для вирішення проблем, з якими стикаються моряки внаслідок пандемії COVID-19 для підтримки глобальних ланцюгів поставок", проблема ще далека від вирішення [13]

Пандемія COVID-19 одночасно загострила більшість проблем, з якими постійно зіштовхуються моряки незалежно від їх національності у пошуках гідних умов праці.

З огляду на всю специфіку основних перерахованих загроз, можна говорити про те, що для судноплавної компанії на сьогодні важливо забезпечити безпеку моряків, звівши ризики до мінімуму. Тоді кваліфіковані морські кадри, які будуть мати необхідну професійну підготовку, будуть нести відповідальність за свою роботу і в разі екстрених ситуацій зможуть оперативно зреагувати, забезпечуючи в свою чергу судноплавній компанії найменший рівень ризику.

28 квітня 2021 року профільним Комітетом Верховної Ради України з питань зовнішньої політики та міжпарламентського співробітництва більшістю голосів було підтримано Проект Постанови про «Заяву Верховної Ради України щодо заходів з підтримки моряків, які працюють на судах у міжнародному морському судноплаванні» [13].

Проект Постанови спрямований на підтримку моряків, які працюють на судах в міжнародних рейсах та має сприяти посиленню міжнародної взаємодії у забезпеченні дотримання трудових та соціальних прав моряків, гарантуванні їх прав на справедливе поводження. Даний документ може стати додатковим інструментом для консульських установ у справах захисту прав наших моряків.

Верховна Рада України наголошує на необхідності активізації зусиль для зниження рівня субстандартного судноплавання у регіоні Чорного моря, а також протидії піратству та захоплення моряків у заручники.

Чіткі скоординовані дії у боротьбі із цими загрозами можуть нівелювати явища, недопустимі ХХІ столітті та найголовніше – врятувати життя та здоров'я українських моряків.

Цей крок дозволить визначити позицію України як одного із світових лідерів на ринку праці високопрофесійних моряків та підкреслить готовність української сторони забезпечити захист та підтримку громадян України моряків у будь-якому порту світу.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Виходячи з вищезазначеної інформації щодо питання дослідження особливостей сучасної взаємодії між суб'єктами морського сегменту ринку праці: судновласник, кріюінгова компанія та моряк, можна визначити, що при врахуванні та забезпеченні інтересу кожного суб'єкту даного ринку, користуючись послугами кріюінгових компаній, на виході кожен отримує забезпечення власних комерційних потреб: судновласник - кваліфіковані та вмотивовані морські кадри, кріюінгова компанія – винагороду, моряк – гідну заробітну плату та професійний захист.

Морський бізнес особливо специфічний, а на тлі швидкоплинних тенденцій і вимог до кваліфікації морського персоналу, судноплавним компаніям вкрай важливо підвищити лояльність моряків до своєї компанії, а також формувати базу кваліфікованих кадрів на перспективу. Тож, грамотний рекрутинг, навчання і розвиток морських фахівців – є основою створення згуртованої команди, а, отже, ефективної діяльності морської компанії.

Ефективна політика кріюінгової компанії в галузі управління морськими кадрами, яка базується на навчанні й розвитку персоналу, якісному наборі кадрів та утримання кваліфікованих працівників у компанії забезпечує базу кваліфікованої морської робочої сили.

Проведений аналіз загроз розвитку сучасної морської галузі, які впливають на ринок праці моряків, доводить, що для сучасної судноплавної компанії необхідно забезпечувати безпеку моряків в правовому та діяльному полі.

Проективна державна політика України в морській галузі здійснила вагомий крок в напрямку її розвитку із формуванням Проекту Закону України "Про найм та працевлаштування моряків" та внесенням Проекту Постанови про Заяву Верховної Ради України щодо заходів з підтримки моряків, які працюють на судах у міжнародному морському судноплаванні.

Проект Закону України "Про найм та працевлаштування моряків" передбачає створення такої саморегульованої організації згідно чинного законодавства, яка врахує інтереси всіх учасників

крюїнгового ринку. Запропоновані зміни сприятимуть захисту прав моряків та вдосконаленню діяльності крюїнгових компаній в Україні у відповідності до норм міжнародного законодавства у цій сфері за умови якнайшвидшого прийняття даного Закону.

В Україні можливість забезпечити захист моряків надає Проект Постанови спрямований на підтримку моряків, які працюють на судах в міжнародних рейсах. Прийняття позитивного рішення щодо даної Постанови у найкоротші строки є шляхом посилення міжнародної взаємодії у забезпеченні дотримання трудових і соціальних прав моряків, їх гарантуванні. Що, в кінцевому підсумку, позитивно позначиться на розвитку крюїнгової діяльності в нашій державі.

ЛІТЕРАТУРА

1. Лукашевич В.М. Методологические подходы к определению основных понятий кадрового менеджмента в сфере морского судоходства / В.М. Лукашевич // Вестник АГТУ. Сер. Экономика. – Астрахань: Типография АГТУ, 2013. – Вип. 2. – С. 112-117.
2. Жихарева В.В. Глобальный рынок труда моряков: проблемы и решения / В.В. Жихарева // Економічні інновації. – Одеса: Вид-во ОНМУ, 2012. – Вип. 47.- С. 53-62.
3. Гребенник Н.Г. Основи управління ефективністю діяльності крюїнгової компанії / Н.Г. Гребенник, О.О. Данченко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. - 2016. - Вип.3. - С. 88-101. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2016_3_8.
4. Данченко О.О. Вплив змін на глобальному ринку праці моряків на роботу крюїнгових компаній в Україні / О.О. Данченко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. - 2019. - Вип.2. - С.102-119. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2019_2_11.
5. Логінов О.В. Окремі аспекти державного регулювання діяльності крюїнгових компаній / О.В. Логінов, О.С. Буй // Lex portus. - 2018. - №4. - С. 89-98. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/LP_2018_4_10.
6. Версанова Г.А. Оцінка стану та перспективи розвитку крюїнгових послуг / Г.А. Версанова, О. Осипенко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2021. - 1(74). - С.44-51. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-1-44-51>.
7. Власенко О.С. Методичні засади підбору плавскладу для судноплавних компаній / О.С. Власенко, Ю.В. Царан // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. - 2016. - Вип. 3. - С. 36-53. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2016_3_5.
8. Крисюк Л. Перспективи розвитку ринку крюїнгових послуг в Україні / Л. Крисюк, А. Драгончук // Економічний аналіз. - 2013. - Т.12(1). - С. 169. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2013_12\(1\)_35](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2013_12(1)_35).
9. Ширяєва Л.В. Сучасні тенденції розвитку крюїнгового ринку / Л.В. Ширяєва, С.В. Онешко, І.О. Загороднюк // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. - 2018. - Вип. 4. - С. 112-124. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2018_4_11.
10. Офіційний сайт: Асоціація «Всеукраїнське Об'єднання Крюїнгових Компаній». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vokk.org.ua/>.
11. Жмеренецький О.С. Проект Пояснювальна Записка до проекту Закону України "Про найм та працевлаштування моряків" / О.С. Жмеренецький // LIGA 360, 11.03.2021 № 5240. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/GI04626A?an=3>.
12. Шараськін А.А. Заява Верховної Ради України щодо заходів з підтримки моряків, які працюють на судах у міжнародному морському судноплавстві / А.А. Шараськін // Асоціація «Всеукраїнське Об'єднання Крюїнгових Компаній», 2021. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vokk.org.ua/pislya-skhvalennya-28-kvitnya-profilnim-ko/>.
13. Верховна Рада України Проект Постанови про Заяву Верховної Ради України щодо заходів з підтримки моряків, які працюють на судах у міжнародному морському судноплавстві; Пояснювальна записка // Офіційний веб-портал Верховна Рада України, 2021. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=71213.
14. EfS (English for Seafarers) Экипаж NEW ORION добился выплаты З/П для 7 моряков, но не всё так однозначно // EfS (English for Seafarers), 2 мар. 2020 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.englishforseafarers.com/post/ekipazh-new-orion-dobilsya-vyplaty-z-p-dlya-7-moryakov-no-ne-vso-tak-odnoznachno-02-03-2020>.
15. Профсоюз работников морского транспорта Украины Шесть украинских моряков с судна NAYA (IMO 9134622; PAN) возвращаются домой // Facebook, 1 июня 2020 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://pl-pl.facebook.com/MTWTU/posts/1680966085375932/>.

16. International Labour Organization Ратифікація MLC, 2006 р. - Конвенція про морську працю, 2006 р. (MLC, 2006 р.) // International Labour Organization, 20 серпня 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331.

REFERENCES

1. Lukashevich V.M. Metodologicheskie podkhody k opredeleniyu osnovnykh ponyatiy kadrovogo menedzhmenta v sfere morskogo sudokhodstva / V.M. Lukashevich // Vestnik AGTU. Ser. Ekonomika. – Astrakhan: Tipografiya AGTU, 2013. – Vip. 2. – S. 112-117 [in Russian].
2. Zhikhareva V.V. Globalnyy rynek truda moryakov: problemy i resheniya // Yekonomichni innovatsii. Odesa: Vid-vo ONMU, 2012. Vip. 47. S. 53-62 [in Russian].
3. Grebennik N.G. Osnovi upravlinnya efektyvnistyu diyalnosti kryuingovoї kompanii / N.G. Grebennik, O.O. Danchenko // Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti. 2016. Vip. 3. S. 88-101. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2016_3_8 [in Ukraine].
4. Danchenko O.O. Vpliv zmin na globalnomu rinku pratsi moryakiv na robotu kryuingovikh kompaniy v Ukraini / O.O. Danchenko // Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti. 2019. Vip. 2. S. 102-119. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2019_2_11 [in Ukraine].
5. Loginov O.V. Okremi aspekty derzhavnogo reguluvannya diyalnosti kryuingovikh kompaniy / O.V. Loginov, O.S. Buy // Lex portus. 2018. № 4. S. 89-98. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/LP_2018_4_10 [in Ukraine].
6. Versanova G.A. Otsinka stanu ta perspektivi rozvitku kryuingovikh poslug / G.A. Versanova, O. Osipenko // Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti. – 2021. 1(74). S. 44-51. Retrieved from <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-1-44-51> [in Ukraine].
7. Vlasenko O.S. Metodichni zasady pidboru plavskladu dlya sudnoplavnikh kompaniy / O.S. Vlasenko, Yu.V. Tsaran // Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti. – 2016. – Vip. 3. – S. 36-53. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2016_3_5 [in Ukraine].
8. Krisyuk L. Perspektivi rozvitku rinku kryuingovikh poslug v Ukraini / L. Krisyuk, A. Dragonchuk // Yekonomichniy analiz. 2013. T. 12(1). S. 169. Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2013_12\(1\)_35](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2013_12(1)_35) [in Ukraine].
9. Shiryayeva L.V. Suchasni tendentsii rozvitku kryuingovogo rinku / L.V. Shiryayeva, S.V. Oneshko, I.O. Zagorodnyuk // Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti. – 2018. – Vip. 4. – S. 112-124. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2018_4_11 [in Ukraine].
10. Ofitsiyniy sayt: Asotsiatsiya «Vseukraïnske Ob'ednannya Kryuingovikh Kompaniy». Retrieved from <http://www.vokk.org.ua/> [in Ukraine].
11. Zhmerenetskiy O.S. Proekt po yasnyuvalna zapiska do proektu Zakonu Ukraini "Pro naym ta pratsevlashuvannya moryakiv" / O.S. Zhmerenetskiy // LIGA 360, 11.03.2021 № 5240. Retrieved from <https://ips.ligazakon.net/document/GI04626A?an=3> [in Ukraine].
12. Sharaskin A.A. Zayava Verkhovnoi Radi Ukraini shchodo zakhodiv z pidtrimki moryakiv, yaki pratsyuyut na sudnakh u mizhnarodnomu morskomu sudnoplavstvi / A.A. Sharaskin // Asotsiatsiya «Vseukraïnske Ob'ednannya Kryuingovikh Kompaniy», 2021. Retrieved from <http://www.vokk.org.ua/pislya-skhvalennya-28-kvitnya-profilnim-ko/> [in Ukraine].
13. Verkhovna Rada Ukraini Proekt Postanovi pro Zayavu Verkhovnoi Radi Ukraini shchodo zakhodiv z pidtrimki moryakiv, yaki pratsyuyut na sudnakh u mizhnarodnomu morskomu sudnoplavstvi; Poyasnyuvalna zapiska // Ofitsiyniy veb-portal Verkhovna Rada Ukraini, 2021 Retrieved from http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=71213 [in Ukraine].
14. EfS (English for Seafarers) Ekipazh NEW ORION dobilsya vyplaty Z/P dlya 7 moryakov, no ne vse tak odnoznachno // EfS (English for Seafarers), 2 mar. 2020 g. Retrieved from <https://www.englishforseafarers.com/post/ekipazh-new-orion-dobilsya-vyplaty-z-p-dlya-7-moryakov-no-ne-vso-tak-odnoznachno-02-03-2020> [in Russian].
15. Profsoyuz rabotnikov morskogo transporta Ukrainy Shest ukrainskikh moryakov s sudna NAYA (IMO 9134622; PAN) vozvrashchayutsya domoy // Facebook, 1 iyunya 2020 g. Retrieved from <https://pl-pl.facebook.com/MTWTU/posts/1680966085375932/> [in Ukraine].
16. International Labour Organization Ratifikatsiya MLC, 2006 r. - Konventsia pro morskuyu pratsyu, 2006 r. (MLC, 2006 r.) // International Labour Organization, 20 serpnia 2013 r. Retrieved from https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331 [in Ukraine].