УДК 347.793
JEL J 21, M 12
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-44-51

**ОЦІНКА СТАНУ
ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
КРЮІНГОВИХ ПОСЛУГ**

Г.А. Версанова
доцент кафедри «Економіка і фінанси»

О. Осипенко
бакалавр спеціальності «Економіка»,
крюинг-менеджер
Columbia Shipmanagement Ukraine Limited

*Одеський національний
морський університет, Одеса, Україна*

Анотація. У світі налічується понад 50 000 торгових суден, що перевозять всі види вантажів. Світовий флот зареєстрований в більш ніж 150 країнах і налічує понад мільйона моряків практично всіх національностей. Проте, занадто легко випустити з уваги реальний людський фактор в судноплаванні. Крюїнгові агентства є сполучною ланкою між моряками і судновласниками.

Метою статті є виявлення теоретичних передумов і генезису виникнення ринку крюїнгових послуг; визначення закономірності впливу крюїнгового бізнесу на інфраструктуру морського сегменту ринку праці та розкриття залежності ефективної діяльності суднохідної компанії від якості крюїнгових послуг, а також оцінка стану й виявлення основних факторів, що дозволяють крюїнгу розвинути свій інтеграційний потенціал. Враховуючи стрімкий розвиток і науково-технічний процес суднобудівної промисловості, зростання кількості рекрутингових компаній, небезпечні умови праці, а також «людський фактор», можна заявити, що головним ключем до успіху крюїнгу є якісний відбір кваліфікованого морського персоналу, який безпосередньо впливає на конкурентоспроможність самої судноплавної компанії. Будучи ключовою ланкою в ланцюжку «судновласник-крюїнг-морський персонал», компанія повинна мати чіткі методи управління і розробки планів розвитку і поліпшення якості наданих послуг.

Ключові слова: крюїнг, судновласник, перспективи розвитку крюїнгових послуг.

© Версанова Г.А., Осипенко О., 2021

УДК 347.793
JEL J 21, M 12
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-44-51

**ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
КРЮИНГОВЫХ УСЛУГ**

Г.А. Версанова
доцент кафедры «Экономика и финансы»

*Одесский национальный
морский университет, Одеса, Украина*

Е. Осипенко
бакалавр специальности «Экономика»
Одесский национальный
морский университет, Одеса, Украина,
крюинг-менеджер
Columbia Shipmanagement Ukraine Limited

Аннотация. В мире насчитывается более 50 000 торговых судов, перевозящих все виды грузов. Мировой флот зарегистрирован в более чем 150 странах и насчитывает более миллиона моряков всех национальностей. Однако, следует помнить о человеческом факторе в судоходстве. Крюинговые агентства являются связующим звеном между моряками и судовладельцами.

Целью статьи является выявление теоретических предпосылок и генезиса возникновения рынка крюинговых услуг; определение закономерности влияния крюингового бизнеса на инфраструктуру морского сегмента рынка труда, раскрытие зависимости эффективной деятельности судоходной компании от качества крюинговых услуг, оценка состояния и выявление основных факторов, позволяющие крюингу развить свой интеграционный. Учитывая стремительное развитие и научно-технический процесс судостроительной промышленности, растущее количество новых рекрутинговых компаний, опасные условия труда и «человеческий фактор», можно заявить, что главным ключом к успеху крюинга является качественный отбор квалифицированного морского персонала, который напрямую влияет на конкурентоспособность судоходной компании. Являясь ключевым звеном в цепочке «судовладелец-крюинг-морской персонал», компания должна иметь четкие методы управления и разработки планов развития по улучшению качества предоставленных услуг.

Ключевые слова: крюинг, судовладелец, перспективы развития крюинговых услуг.

UDC 347.793
JEL J 21, M 12
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-44-51

Halyna Viersanova

associate Professor of the Department of «Economics and Finance»

ORCID 0000-0002-7322-3649

<https://orcid.org/0000-0002-7322-3649>

strannyk2008@ukr.net

Olena Osypenko

Bachelor of Economics, crewing-manager Columbia

Shipmanagement Ukraine Limited

Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

CONDITION ASSESSMENT AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF CREWING SERVICES

Abstract. *The international shipping industry is responsible for the carriage of around 90 % of world trade. Shipping is the life blood of the global economy. The food you eat, the clothes you wear, the oil that fuels your automobile-everything has been transferred via ships. In fact, most of the products in your vicinity now have probably been on a ship at some point! There are over 50,000 merchant ships trading internationally, transporting every kind of cargo. The world fleet is registered in over 150 nations, and manned by over a million seafarers of virtually every nationality. Yet, it is all too easy to overlook the very real human element of shipping. The Seafarers. Whether the crew member be an Officer, Master/ Captain or Able Bodied Seaman everyone plays a vitally important role in our day to day life and crewing agencies are like a collecting link between seamen and shipowners.*

The purpose of the article is identifying theoretical background and genesis of crewing services; determining the pattern of maritime business impact on labor maritime market segment infrastructure and disclosure of addiction of efficient operation of a shipping company from quality of crewing services and also assessment of the current state and identification of the main factors which allow for crewing agency to develop own integration potential in order to state one of the leadest company in the maritime business.

Considering the rapid development and scientific and technical process of the shipbuilding industry, growing number of new recruiting companies, hazardous job and «human factor», it is allowed to courageously declare that a main key to success of crewing agency is quality selection of qualified maritime staff who directly affects competitiveness of the shipping company.

Being a key link in the chain of «shipowner-crewing agency-maritime staff», the crewing company must have a managing approach and development plans for the improvement of quality of provided services for seafarers and shipowners.

Keywords: *crewing agency, shipowner, maritime business, the development of crewing services.*

Постановка проблеми. Враховуючи той факт, що морський бізнес є міжнародним, де діють міжнародні закони та конвенції, яких з кожним роком стає все більше, головний тягар з працевлаштуванням морського персоналу лягає на плечі судновласника. Існує декілька способів урегулювання даного питання між судновласником та працівником (моряком). Найпоширенішим є користування послугами кріюінга. Кріюінгове агентство / кріюінг (від англ. «Stew» – суднова команда) – це посередницька організація між власником судна і моряком, що має ліцензію на кадрову діяльність і займається підбором екіпажу на базі угоди з адміністрацією судна або групою судновласників. Суть діяльності кріюінга полягає в наступному:

1) пошук і підбір найбільш відповідного фахівця для роботи на судні клієнта. Сюди входить тестування професійних навичок, знання англійської мови, перевірка досвіду роботи, відгуків та рекомендацій про моряка в його попередніх компаніях, оцінка моряка як особистості;

2) фірмою-посередником здійснюється допомога в організації потрібних віз, оформленні підфлажних документів, замовлення авіаквитків, інформаційна та консультаційна підтримка;

3) кріюінг може проводити або організовувати тренінг чи навчання моряків, направляти кандидата на медичне обстеження, займатися поставанням і пошиттям робочого одягу, підтримувати зв'язки з профспілками і громадськими організаціями.

Інновації і технології завжди грали вирішальну роль в підвищенні

ефективності судноплавної компанії, що надалі представляють як можливості, так і проблеми для морської галузі. Новітні технології в морській індустрії спрямовані на підвищення безпеки та ефективності на борту. У зв'язку з технологічними змінами, очікуються збої на ринку праці, оскільки зміняться набори затребуваних навичок і режим роботи. Згідно з недавнім звітом Міжнародної федерації транспортних робітників (2019) передбачається, що, хоча технології можуть знизити потребу в робочій силі, розширення міжнародної торгівлі врівноважить це скорочення. Очікується, що попит на моряків продовжить зростати до 2040 року, хоча і не такими темпами. У деяких випадках скорочення робочих місць на транспорті компенсується збільшенням в інших частинах транспортної системи. Таким чином, в майбутньому кількість найманих моряків збільшиться, що дасть змогу кріюінгам не тільки втриматися в морській галузі, а й розвиватися.

Огляд останніх досліджень та літератури. Формування комплексної системи управління плавскладом судноплавної компанії вивчав Бундюк Р.А. [1-2]. Організаційній культурі кріюінгової компанії як фактор підвищення її конкурентоспроможності присвячена робота Никифорова В.Г., Лебедь Л.С. та Везник Н.Г. Бізнес-процеси кріюінгової компанії вивчали Наврозова Ю.О. та Терещенко А.О. [10]. Методичні засади підбору плавскладу для судноплавної компанії описували у своїх роботах Власенко О.С. і Царан Ю.В. [3]. Генезис і сучасні тенденції розвитку кріюінгових послуг для мор-

ського сегмента ринку праці досліджувала Костиря І.О. [4]. Жихарева В.В. та Котлубай О.М. досліджували економічні основи діяльності судноплавних компаній.

Мета дослідження. Метою дослідження є оцінка поточного стану ринку кріюінгових послуг та визначення перспектив розвитку кріюінгу.

Основний матеріал дослідження. Проаналізувавши ряд звітів морських організацій, на тему стану морського флоту, в тому числі доповіді «Міжнародної Федерації Судноплавства», можна зробити висновок про те, що у 2020 року світовий морський флот, в складі якого знаходиться понад 150 країн, склав 1647500 моряків. Коли ми говоримо про робочу силу на світовому сегменті морського ринку праці, а також про попит та пропозицію, не можна оцінювати ситуацію однозначно, беручи всіх моряків у розрахунок. Уже багато років головною країною-постачальником морських кадрів є Філіппіни, але, якщо розглядати цей факт більш детально, в більшій мірі філіппінці є низькокваліфікованими кадрами або іншими словами – рядовий склад, представників якого досить багато на морському ринку праці. Що стосується висококваліфікованих кадрів TOP-4 (капітан, старший помічник капітана, старший механік, другий механік), більшість судновласників віддають перевагу морякам з країн ЄС, українцям та росіянам. Це починається як і на заробітній платі моряка, так і на ціні послуг кріюінгового агенства. Наприклад, середня заробітна плата капітана азійських національностей становить 5000-7000\$, коли заробітна плата укра-

їнських капітанів – 7000-11000\$, що на 50 % більше. Кожен місяць відбуваються зміни екіпажу для близько 150 000 моряків.

Враховуючи всі корективи, що вніс Ковід-19 у 2020 році, а саме, закриття консульств, які впливають на обробку віз, закриття портів, обмеження на висадку та відсутність авіасполучення, що обмежило можливість репатріації або поповнення екіпажів, для кріюінгів, що працюють з відомими судновласниками, це стало вирішальним моментом для їх діяльності. Відомі випадки, коли пандемія змусила судновласників виставити на продаж свої судна за безцінок аби сплатити заборгованості по заробітній платі своїм працівниками. З іншого боку, стабільні та відомі компанії отримали змогу викупити ці судна. Внаслідок цього, як судновласник, так і кріюінг мають можливість розвинути потужність своєї компанії.

Важливим фактором для подальшого розвитку кріюінгової компанії є покращення якості наданих послуг. Слід розуміти, що компанія потребує досвідчених кріюінг-менеджерів, які в змозі відібрати з сотні моряків кваліфікованого, компетентного та медично-придатного кандидата, що відповідає вимогам судновласника і Міжнародної конвенції ПДНВ.

Процес найму персоналу – є основною складовою кріюінгової діяльності. Формування бази висококваліфікованих кадрів є складним, трудомістким процесом, який вимагає часу, розробленої системи дій і володіння знаннями морської галузі, адже найняті працівники повинні бути досвідченими, компетентними і придатними для тих типів суден, на які найма-

ються, мати базовий перелік документів згідно з конвенцією ПДНВ-78/95. Також слід зазначити, що створення висококваліфікованої команди – поетапний процес, який вимагає не тільки поверхневого відбору кадрів, але і глибокого аналізу і підвищення лояльності кандидатів. Майбутній член екіпажу повинен бути кваліфікованим морським фахівцем, а також бути гнучким до правил і політики судноплавної компанії.

Щодо структурної організації компанії, ключовим моментом є розподіл повноважень. Діяльність кріюінгу включає широкий спектр виробничих функцій, таких як пошук, відбір та підбір персоналу; ведення внутрішньої бази даних; прийом та обробка вакансій судновласника, перевірка на легитимність необхідних документів; перевірка рівня володіння англійською мовою для подальшої роботи у міжнародних екіпажах або реєстрація на міжнародні тести Marlins, CES та внутрішні тести компанії (наприклад, німецька компанія Doehle Personal Management розробила внутрішній тест не тільки на визначення рівня англійської мови, а й на рівень компетентності у зайнятій посаді), психологічні тести (наприклад, кожен моряк з TOP-4 грецької компанії Samos Steamship Co. S.A. зобов'язаний проходити психологічний тест AON Assessment на вміння володіти собою та керувати підлеглими); оформлення підфлажних документів та віз; надання робочої уніформи; підготовка контрактів та договорів; та організація тренінгів для підвищення кваліфікації. Через велику сукупність послуг розподіл обов'язань є життєво необхідним для ус-

пішного функціонування компанії та швидкого реагування на ту чи іншу проблему. Як правило, усіма діями щодо перевірки та підготовки кандидата до подачі на розгляд судновласнику займається кріюінг менеджер, питання, зв'язані з підготовкою до роботи на певному судні, – головний/старший менеджер, оформлення підфлажних документів – спеціаліст по кадрам та заключення контрактів як між моряком, так і між судновласником – директор кріюінгу.

Необхідно також пам'ятати про роль маркетингу у діяльності кріюінгової компанії. У сучасних реаліях моряк віддає перевагу більш низькій заробітній платі у відрекламованому кріюінгу ніж роботі у менш відомій компанії з більшою заробітною платою. Наприклад, середня заробітна плата MSC Crewing Services на посаді АВ (матросу першого класу) становить 1500-1600\$, коли у менш відомому кріюінгу «Sea Alliance, Ukraine» середня заробітна плата для цієї ж посади – 1800-1900\$. Але не тільки зовнішня реклама відіграє рушійну роль у розвитку, а й так зване «сарафанне радіо», коли моряки передають іншим відгуки про роботу кріюінга та судновласника в цілому.

Висновки. Виходячи з вивченої інформації, щодо визначення основних параметрів для розвитку кріюінга, можна зробити висновки, що ключовими аспектами для розвитку кріюінгової компанії є плановий аналіз діяльності, визначення проблем розвитку та методи їх усунення. Слід звертати увагу на якість наданих послуг як кожним працівником, так і компанією у цілому. Важливим фактором для покращення роботи крію-

інга грають детальна перевірка кожного моряка та підвищення кваліфікації кожного. Також у сучасному світі слід не забувати про рекламу та слідкувати за зовнішнім іміджем самої компанії. Так як, згідно з досліджен-

нями попит на моряків зростатиме до 2040 року, це дає компаніям право на розвиток та шалені перспективи розвитку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бундюк Р.А. Формування комплексної системи управління плавскладом судноплавної компанії: Автореф. дис. ... канд.екон.наук: 08.00.04. Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. Петра Конашевича-Сагайдачного. К., 2013. 20 с.
2. Бундюк Р.А. Управление персоналом круизного предприятия судоходной компании: теория и практика: Монография. Одесса: Феникс, 2011. 222 с.
3. Власенко О.С., Царан Ю.В. Методичні засади підбору плавскладу для судноплавних компаній // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. № 3 (56). 2016. 36 с.
4. Костыря И.А. Генезис и современные тенденции развития круизных услуг для морского сегмента рынка труда: Дис. ... канд-та экон. наук: 08.00.05. СПб., 2017. 157 с.
5. Котлубай А.М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития: Монография. Одесса: ИПРЕД НАН України, 2008. 384 с.
6. Исмальчук Е.П. Структура и механизм функционирования круизного рынка // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем, 2008. 47 с.
7. Голубкова И.А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины: Монография. Одесса: ИПРиЭЭИ, 2011. 322 с.
8. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобальной экономики // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків. Вип. 42. ,2013. С.144-149.
9. Кристенсе К. Что дальше? Теория инноваций как инструмент предсказания отраслевых изменений: пер. с англ. М.: Альпина Паблишер, 2015. 400 с.
10. Наврозова Ю.О. Терещенко А.О. Бізнес-процеси круїзної компанії: сутність, класифікація і структура // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2020. 1 (70). С. 59-70. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-1-59-70>.
11. Наврозова Ю.О., Свершук Л.О. Сутність якості круїзної послуги // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Вип. 3 (60). 2017. С. 116-130. DOI: [10.31375/2226-1915-2017-3-116-130](https://doi.org/10.31375/2226-1915-2017-3-116-130).
12. Офіційний сайт «Вісник круїзгу». URL: https://ukrcrewing.com.ua/crewing_guide
13. Офіційний звіт International Chamber of Shipping «Annual Review 2020», URL: <https://www.ics-shipping.org/publication/annual-review-2020>
14. Пасюк Е.Д. Механизм повышения эффективности услуг, оказываемых круизными компаниями на морском рынке труда: дис. ... канд-та экон. наук: 08.00.05. СПб., 2017. 157 с.

15. *Review of Maritime Transport by the UNCTAD – New York and Geneva: UN. 2016. 148 p.*
16. Grebennyk Natalia, Navrozova Yuliia, Danchenko Oleksiy, Jakubek Peter. *Methodical approaches to the management of the crewing company efficiency // Economic Annals-XXI. 2019. Vol. 177. Issue 5/6. P. 114-125.*

REFERENCES

1. Bundyuk, R.A. (2013). *Formuvannya kompleksnoyi sistemi upravlinnya plavskladom sudnoplavnoyi kompaniyi [Formation of a complex system and management of a floating warehouse of a ship-floating company]: Avtoref. dis. ... kand.ekon.nauk: 08.00.04; Kiyiv. derzh. akad. vod. transp. im. Petra Konashevicha-Sagaydachnogo. K., 20 [in Ukrainian].*
2. Bundyuk, R.A. (2011). *Upravlenie personalom kryuingovogo predpriyatiya sudohodnoy kompanii: teoriya i praktika [Personnel management of a crewing enterprise of a shipping company: theory and practice]. Odessa: Fenyks, 222 [in Russian].*
3. Vlasenko, O.S. & Tsaran, Yu.V. (2016). *Metodychni zasady pidboru plavskladu dlia sudnoplavnykh kompanii [Methodical ambushes for a floating warehouse for a ship-floating company] // Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. Development of methods of management and administration of transport. № 3 (56). 36 [in Ukrainian].*
4. Kostyrya, I.A. (2017). *Genezis i sovremennyye tendentsii razvitiya kryuingovyih uslug dlya morskogo segmenta ryinka truda [Genesis and modern trends in development of crewing services for maritime segment of the labor market]: dis. ... kand-ta ekon. nauk: 08.00.05. Sankt-Peterburg, 157 [in Russian].*
5. Kotlubay, A.M. (2008). *Torgovoe sudohodstvo Ukrainyi: problemy i perspektivy razvitiya [Commercial shipping of Ukraine: problems and development prospects]: Monografiya. Odessa: IPREED NAN Ukrayini, 384.*
6. Ismalchuk E.P. (2008). *Struktura i mehanizm funktsionirovaniya kryuingovogo ryinka [The structure and mechanism of functioning of the crewing market]. Metodi ta zasobi upravlinnya rozvitkom transportnih system. Methods for managing the development of transport systems, 47 [in Russian].*
7. Golubkova I.A. (2011). *Ekonomicheskij mehanizm razvitija kruiznogo sudochnodstva Ukrainy [Economic mechanism for the development of cruise shipping in Ukraine]. Odessa: IPRiEEI, 322 [in Russian].*
8. Dykan V.L. (2013). *Perspektivy razvinija ekonomiki Ukrainy v uslovijah formirovaniya mezdunarodnyh transportnyh koridorov v sisteme mirovoj globalnoj ekonomiky [Prospects for the development of the Ukrainian economy in the context of the formation of international transport corridors in the system of the world global economy] // Visnyk ekonomiky transport i promyslovosti. Bulletin of Transport Economics and Industry, Harkiv. Vyp. 42, 22 [in Russian].*
9. Krystense K. (2015). *Chto dalshe? Teoria inovacij kak instrument predskazania otraslevyih izmenenij [What's next? Innovation theory as a tool for predicting industry changes]: per. s angl. M.: Alpyna Pabliher, 2015. 400 [in Russian].*

10. Navrozova, Yu.O. & Tereshchenko, A.O. (2020). *Biznes-protsesy kriuinhovoi kompanii: sutnist, klasyfikatsiia i struktura* [Business processes of a crewing company: essence, classification and structure] // *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. Development of management and entrepreneurship methods on transport*. № 1 (70), 59-70. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-1-59-70> [in Ukrainian]
11. Navrozova, Yu.O. & Svershok, L.O. (2017). *Sutnist yakosti kriuinhovoi posluhy* [The essence of the quality of crewing services] // *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. Development of management and entrepreneurship methods on transport*, № 3 (60), 166 [in Ukrainian].
12. Official website «Vistnyk kriuinhu». Retrieved from: https://ukrcrewing.com.ua/crewing_guide
13. Official report International Chamber of Shipping «Annual Review 2020». Retrieved from <https://www.ics-shipping.org/publication/annual-review-2020>
14. Pasyuk, E.D. (2017). *Mehanizm povysheniya effektivnosti uslug, okazyivaemyih kryuingovymi kompaniyami na morskoy rynke truda* [Increasing the efficiency of services provided by crewing companies in the maritime labor market]: dis. ... kand-ta ekon. nauk: 08.00.05. Sankt-Peterburg, 157 [in Russian].
15. Review of Maritime Transport by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2016. 148 p.
16. Grebennyk, Natalia; Navrozova, Yuliia; Danchenko, Oleksiy & Jakubek, Peter (2019). *Methodical approaches to the management of the crewing company efficiency. Economic Annals-XXI. Vol. 177. Issue 5/6, 114-125.*

Стаття надійшла до редакції 12.02.2021

Посилання на статтю: Версанова Г.А., Осипенко О. Оцінка стану та перспективи розвитку кріюінгових послуг // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2021. № 1(74). С. 44-51. DOI 10.31375/2226-1915-2021-1- 44-51.

Article received 12.02.2021

Reference a JournalArtic: Viersanova, Halyna & Osypenko, Olena (2021). Condition assessment and prospects for the development of crewing services //Development of management and entrepreneurship methods on transport, 44-51. DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-44-51.