

DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2022.04.023>

JEL classification: O31, R41

UDC: 339.137

Лариса КРИСЮК

кандидат економічних наук, доцент,
викладач,
кафедра підприємництва та туризму,
Одеський національний морський університет, Україна
E-mail: krysyuklarisa@gmail.com
ORCID ID: 0000-0002-3979-0842
ResearcherID: AАН-3225-2021

Марина ВАСИЛЕНКО

кафедра підприємництва та туризму,
Одеський національний морський університет, Україна
E-mail: marinavasilencko23@gmail.com

ОЦІНКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РИНКУ КРЮЇНГОВИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

АНОТАЦІЯ

Вступ. Одним з факторів визначення конкурентоспроможності крюїнгових компаній є ефективний відбір висококваліфікованих кадрів, компетентних працівників плавскладу. Одним із напрямів розвитку конкурентоспроможності є визначення шляхів ефективного використання кадрового потенціалу.

Мета. Мета та завданням статті є розглянути конкурентоспроможність крюїнгових компаній та дати оцінку ринку крюїнга в умовах нестабільності.

Метод (методологія). Для реалізації поставленої мети використовувалися такі методи: логічного узагальнення, аналізу, порівняння та синтезу наукової абстракції, групування.

Результати. Судноплавна галузь стала однією з перших, яка створила та ефективно використовує відкритий ринок праці. За рівнем професійної підготовки, комунікабельності та дисциплінованості українські моряки посідають одне з перших місць у світі. Кожен 20-й офіцер в торговому флоті у світі – з України. Пандемія коронавірусу викликала кризу у світовому торговому флоті. Морські перевезення цілком покладаються на міжнародну робочу силу. Завжди екіпажі збирали по всьому світу. Паспорт моряка не знав кордонів, але COVID зачинив ці двері. Війна Росії проти України погіршила ситуацію на ринку праці моряків. Світовому торговому флоту і Україна, і Росія історично надавали велику кількість моряків як командного, так і рядового складу. Близько 40-50%, українських моряків через війну залишилися безробітними. Цей ринок є висококонкурентним, і багато компаній вже встигли відмовитися чекати на відкриття кордонів для українських моряків. Вони замінили екіпаж менш кваліфікованими моряками із країн Азії чи Африки.

Висновки. Ринок праці моряків дуже вразливий до непередбачених загроз, як COVID, та війна в Україні. Україні необхідно мінімізувати втрати у секторі підготовки та забезпечення зайнятості моряків, а також розробити план дій щодо збереження та забезпечення розвитку цього сектора. Представники деяких крюїнгів вважають, що зусилля щодо розширення пулу моряків повинні включати залучення жінок, але на це потрібен час, оскільки ці професії в Україні традиційно вважались чоловічими. Україна має використати всі власні можливості для забезпечення макрофінансової стабільності. Випуск у море моряків значно посилить економіку країни.

Ключові слова: конкуренція; крюїнг; послуги; формування екіпажів; COVID; війна.

© Лариса Крисюк, Марина Василенко, 2022

Отримано: 13.12.2022 р.

Рекомендовано до друку: 27.12.2022 р.

Опубліковано: 30.12.2022 р.



Ця стаття розповсюджується на умовах ліцензії Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0, яка дозволяє необмежене повторне використання, розповсюдження та відтворення на будь-якому носії, за умови правильного цитування оригінальної роботи.

Як цитувати: Крисюк Л., Василенко М. Оцінка конкурентоспроможності ринку крюїнгових послуг в умовах нестабільності. *Економічний аналіз*. 2022. Том 32. № 4. С. 23-30. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2022.04.023>

Вступ

В сьогоденних реаліях конкуренції між крьюінговими компаніями одним із найактуальніших напрямів розвитку конкурентоспроможності є визначення шляхів ефективного використання кадрового потенціалу. Формування crew-команди, забезпечення її високої кваліфікації – це вирішальні чинники підвищення ефективності функціонування та конкурентоспроможності крьюінгових структур, що надають послуги судноплавним компаніям. Крьюінгову структуру можна визначити як специфічну форму кадрової компанії, яка є своєрідним інструментом пошуку та залучення робочої сили – членів екіпажів морських суден. Одним із шляхів ефективного використання кадрового потенціалу у більшості світових крьюінгах є додаткові курси підвищення кваліфікації для своїх кадрів.

Дослідженню теоретичних та практичних засад оцінки конкурентоспроможності компаній зокрема, та крьюінгу в цілому, присвячено праці іноземних та вітчизняних вчених таких, як П. Друкер [1], М. Портер [2], М. Постан [3], І. Москвіченко [4], Л. Крисюк [4, 5] та ін. Однак, незважаючи на це, деякі питання щодо конкурентоспроможності крьюінгових компаній досі залишаються не вирішеними.

Мета та завдання статті

Мета та завданням статті є розглянути конкурентоспроможність крьюінгових компаній та дати оцінку ринку крьюінга в умовах нестабільності.

Виклад основного матеріалу дослідження

Визнаним постачальником кваліфікованих морських кадрів на міжнародній арені є Україна, але через складний шлях працевлаштування без крьюінгових компаній багато працівників морської галузі залишаються не працевлаштованими. Така ж проблема існує і у судноплавних компаній, без крьюінгової компанії складно вийти на зв'язок із моряком.

Судноплавна галузь з об'єктивних причин стала однією з перших, яка створила та ефективно використовує відкритий ринок праці. Глобалізація судноплавства підвищує

гостроту конкурентної боротьби за скорочення трудових витрат. Посилює вимоги щодо компетентності та кваліфікації плавскладу. Проблема ефективного використання моряків є основним завданням крьюінгових компаній.

Ринок праці моряків має ряд особливостей. Суб'єктами ринку виступають три сторони: судновласник, компанія-посередник та моряк. Всі суб'єкти ринку намагаються реалізувати свої інтереси. Судновласник зацікавлений у тому, щоб його судна були укомплектовані професійним екіпажем; моряк має свій інтерес у тому, щоб отримати високооплачувану роботу на суднах судновласника; компанія-посередник вбачає свій інтерес у тому, щоб задовольнити потреби як судновласника, так і моряка та отримати прибуток. При чому відносини суб'єктів ринку реалізуються як через безпосередній контакт, так і в віртуальному середовищі.

За рівнем професійної підготовки, комунікабельності та дисциплінованості українські моряки посідають одне з перших місць у світі, поступаючись лише філіппінцям, іноді китайцям. Крім того, 56% усіх найнятих кадрів є членами команди [6]. Але завдяки складному шляху працевлаштування, без крьюінгових компаній, залишається значна кількість морських працівників безробітними. Така ж проблема існує і в судноплавстві: без крьюінгових компаній важко спілкуватися з моряками з необхідною кваліфікацією.

Судновласники зацікавлені в тому, щоб їхні судна були справними, оснащеними висококваліфікованим екіпажем; моряки мають зацікавленість в отриманні оплачуваної роботи на борту судновласників; компанії-посередники бачать свою зацікавленість у зустрічі з потреби як судновласника, так і моряка, а також отримання доходу від своєї діяльності. Конкурентоздатність судноплавних компаній безпосередньо залежить від ефективного функціонування крьюінгової компанії. Професіоналізм крьюінгової компанії оцінюється не лише здатністю задовольнити запити клієнтів, а й коригувати виконання запитів їх відповідно до реалій ринку.

Удосконалення морської освіти ніколи не припиняється. Попит на випускників українських морських закладів освіти завжди був дуже високий. Тому і

конкурентоспроможність між крьюінгами теж сягає дуже високого рівня. Багато іноземних компаній, які мають довгострокові програми використання українських моряків вкладають значні кошти в тренування через власні «кадетські програми», надаючи спонсорську допомогу навчальним закладам шляхом створення власних навчальних центрів для підвищення кваліфікації моряків. В рамках курсантських програм компанії спільно з навчальними закладами проводять відбір курсантів відповідно до вимог компанії (знання англійської мови, навчання, наявність необхідних сертифікатів), організують планування та контроль реалізації програми плавучої практики на кораблях. Крім того, компанія бере на себе всі витрати пов'язані з практикою (перельоти, трансфери, проживання на борту та в готелях, візова підтримка, страхування, медичне обслуговування, харчування, заробітна плата згідно з умови індивідуального договору, практика на борту корабель).

Управління крьюінгом є формою укомплектування екіпажів, що відбувається на ринку морських послуг. Зазвичай судовласник повністю передає крьюінгу вирішення всіх питань, пов'язаних до укомплектування екіпажем судна та управління ним. Керівництво крьюінгом може: допомогти в організації необхідної візи, оформлення субдокументів, бронювання авіа квитків, а також інформаційно-консультаційна підтримка, проведення або організація підготовки або навчання моряків, направлення кандидатів на медичний огляд, видача робочого одягу. Також компанії можуть виплачувати заробітну плату екіпажу, складати та вести графік роботи зміни в екіпажі та інше. В даному випадку судовласник платить фірмі-посереднику заздалегідь визначену фіксовану суму місячної грошової суми, за рахунок якої відшкодовується витрати на заробітну плату, оплату понаднормової роботи, виплати та бонуси.

Українські крьюінгові компанії у переважній більшості (Marlow-Navigation, V. Ships, STMA, Alfa Navigation, MSC Crewing service та інші) пройшли сертифікацію за міжнародними стандартами ISO 9001:2008. Згідно даних стандартів, якість послуг визначається на основі

процесного підходу – тобто, якщо всі процеси в компанії налагоджені певним чином – то вважається, що послуга надається якісно. Окрім того, щодо оцінки якості крьюінгових послуг з боку моряків використовуються такі прості методи, як анкетування, опитування щодо ступеня задоволеності їх потреб.

Процес вибору фірми можна представити у вигляді чотирьох послідовних етапів. Перший етап вихід моряка на ринок праці - це проява сформованої потреби моряка в працевлаштуванні з певними цільовими установками. Ця потреба сформувалася під впливом багатьох чинників об'єктивного і суб'єктивного характеру, які мають економічне, соціальне та психологічне обґрунтування.

Наступний етап - це пошук і накопичення пропозицій крьюінгових фірм, які можна узагальнено охарактеризувати наступними показниками: тип і вік судна, система оплати праці, обмеження за віком членів екіпажу, умови праці тощо. При цьому моряка цікавить соціальна складова: можливість навчання та кар'єрного зростання, програма медичного страхування, відпочинку тощо .

На третьому етапі моряку потрібно проаналізувати всі пропозиції і зробити вибір сприятливих варіантів. Вибір - це завжди ризик, оскільки практично не вдається вибрати один варіант, у якого всі показники будуть найкращими. Ризик полягає в тому, що деякі показники обраних варіантів частково не задовольняють моряка, а інші є дуже привабливими. Вибрані сприятливі варіанти не мають небажаних показників.

На останньому етапі необхідно ухвалити остаточне рішення про працевлаштування в конкретній фірмі. Остаточний вибір - це завжди компроміс. Моряк, як суб'єкт ринку, зобов'язаний проаналізувати свої цільові установки (бажаний дохід, збереження здоров'я, кар'єрне зростання тощо), свої ресурси (стан здоров'я, професійний рівень, психологічна стійкість, тощо) і пов'язати їх із показниками сприятливих варіантів.

Результатом такого аналізу буде рішення про вибір фірми для працевлаштування. Такий вибір дає можливість найкращого використання своїх обмежених ресурсів для отримання максимального результату при досягненні конкурентних цілей. Отже,

зроблений вибір базується на економічному підході з соціально-психологічним обґрунтуваннями.

Процес вибору фірми для працевлаштування моряків на ринку праці можна уявити, як послідовність наступних етапів (рис. 1).

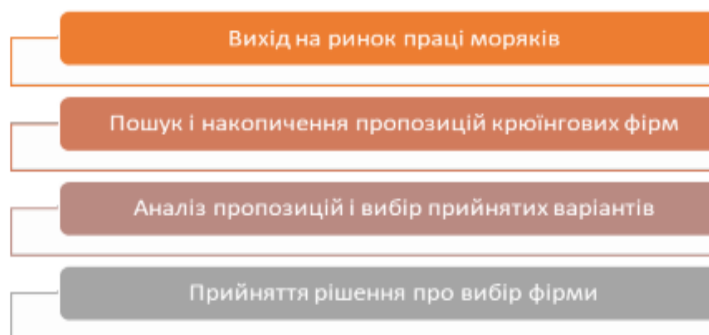


Рис. 1. Етапи вибору кріюінгових компаній

Джерело [7].

Авторитетні міжнародні організації BIMCO і ISF готують спільне дослідження ринку праці у світі. Такі дослідження проводяться з 1990 року. Останній звіт Manpower Report – це дослідження допомагає оцінити роль і місце українських моряків на світовому морському ринку праці. В нашій країні такі дослідження не проводяться, а на питання про те, скільки українських моряків працює на кораблі світового флоту, відповіді можуть бути різними, та отримані в різних інстанціях. Наприклад, навесні 2018 року Міністерство інфраструктури офіційно давало цифру 150 тис [7].

За даними BIMCO та ISF, Україна продовжує входити до групи країн лідерів постачання моряків світового флоту. Відповідно до звіту, в Україні 234 923 людини є моряками. У 2015 році

на флот фактично було передано 69 тис моряків, з них 39 тис офіцерів і 30 тис рядових. По суті, йдеться про кількість зайнятих робочих місць. Це було шосте місце в світі після Китаю (243,6 тис.), Філіппін (215,5 тис.), Індонезії (143,7 тис.), Росії (97 тис.) та Індії (86 тис.) [8].

Але населення всіх вищезгаданих країн значно перевищує населення України. І якщо беремо такий показник, як частка зайнятих робочих місць моряків у складі населення цих країн, то Україна буде на другому місці після Філіппін, в табл. 1 представлені країни з найбільшим постачанням моряків на 2021 рік. Кожен 20-й офіцер в торговому флоті у світі – з України. Якщо говорити про країни Європи, серед них Україна є лідером.

Таблиця 1. П'ять країн з найбільшим постачанням моряків, 2021 рік

№	Всі моряки	Офіцери	Рядові
1	Філіппіни	Філіппіни	Філіппіни
2	Росія	Росія	Росія
3	Індонезія	Китай	Індонезія
4	Китай	Індія	Китай
5	Індія	Індонезія	Індія

Джерело виконано авторами з використанням [9].

Пандемія коронавірусу викликала кризу у світовому торговому флоті. До пандемії щомісяця по 100 тисяч моряків змінювали один одного: одні йшли в море на кілька місяців, інші

поверталися додому. Коронавірус порушив обмін. Майже півмільйона моряків з початку пандемії було замкнено на борту і не могло зійти на берег. Ще сотні тисяч змінників сиділи

на березі без грошей та не могли піти в рейс. Морем перевозяться понад 80% усіх товарів у світі: від нафти та бокситів до хірургічних масок, автомобілів та бананів. Армію моряків у 1,6 млн осіб можна порівняти з населенням Естонії чи Латвії. Майже 60 тисяч суден ходять під прапорами 150 держав і щороку приносять півтрильйона доларів світовій економіці. Морські перевезення цілком покладаються на міжнародну робочу силу. Завжди екіпажі збирали по всьому світу. Паспорт моряка не знав кордонів, але COVID зачинив ці двері [9].

За даними ІМО, станом на кінець червня 2021 року 60 держав-членів і два асоційованих члени мали підписати призначення моряків ключовими працівниками для щеплення (ІМО, 2021f). Однак, незважаючи на поступове послаблення, багато країни все ще зберігають обмеження на зміну екіпажу на основі національності чи історії подорожей. Проблеми

також створюється в певних договорах перевезення, що запобігає зміні екіпажу під час перебування вантажу фрахтувальника на борту та не дозволяти судну відхилитися від портів, де можуть відбутися зміни екіпажу (ILO, 2021h; IMO, 2020d). Моряки також мають проблеми з отриманням віз або дозволом на проїзд до країн транзиту. Незважаючи на вищевказані зусилля, криза зміни екіпажу, схоже, погіршується. Neptune Declaration Crew Change Indicator опублікована в липні 2021 року, показує, що кількість моряків на борту після закінчення терміну дії їхніх контрактів продовжувала зростати в червні 2021 року, як і кількість моряків на борту понад 11 місяців (Global Maritime Forum, 2021d). З моменту запуску у травні 2021 року частка моряків на борту суден після закінчення терміну контракту зростає з 5,8 до 8,8 відсотка – зростання більш ніж на 50 відсотків (рис. 1).

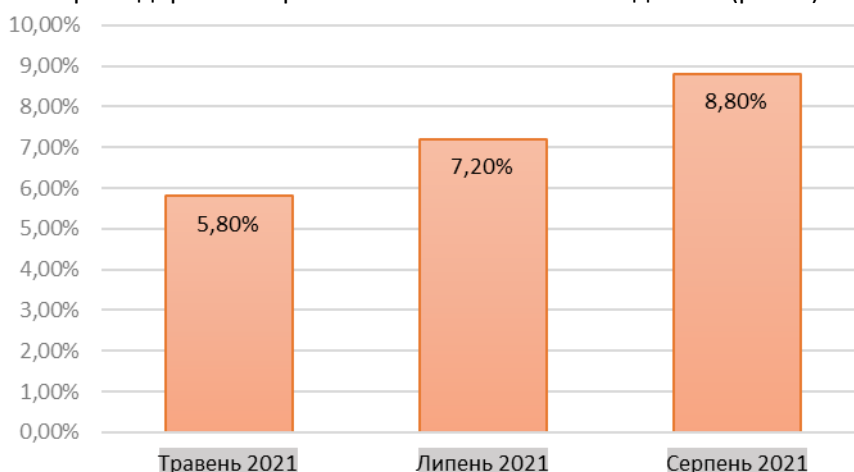


Рис. 1. Динаміка відсотків моряків на борту із закінчення терміну дії їхніх контрактів за період травень – серпень 2021 р

Джерело виконано авторами з використанням [9].

Кількість моряків на борту понад 11 місяців збільшилась з 0,4 до 1 відсотка – збільшення на 150 відсотків (рис. 2). Згідно з MLC 2006, максимальний термін служби на борту, після якого моряк має право на репатріацію, становить 11 місяців. У липні 2021 р. Міжнародна палата судноплавства за оцінками, кількість моряків, які залишаються на борту після закінчення терміну дії контракту, становила близько 250 тис.

Таким чином, зміни екіпажу та репатріація моряків все ще спричиняють серйозні матеріально-технічні проблеми. Крім того,

моряки повинні мати доступ до медичної допомоги та пріоритетної вакцинації, що має серйозні наслідки для здоров'я та безпеки, а також для громадського здоров'я (DevPolicy, 2021). У червні 2021 року повідомлялося, що капітан вантажного судна, у якого незабаром з'явилися симптоми COVID-19 після того, як судно відчалило, помер на борту через 11 днів (CNN, 2021). Послідовні порти відмовлялися дозволити судну у виклику заходів медичної евакуації. Протягом шести тижнів, незважаючи на неодноразові благання допомоги, судно опинилося на міліні біля берега, не знайшовши

порту, куди можна було б зняти труп. Як результат, екіпаж застряг у морі тижнями, маючи на увазі потенційний спалах COVID-19. Такий стан справ є однозначно неприйнятним. Моряків слід не просто призначати як ключових

працівників для щеплені, а також забезпечувати швидкою та ефективною невідкладною медичною допомогою у разі спалаху COVID-19 у морі.

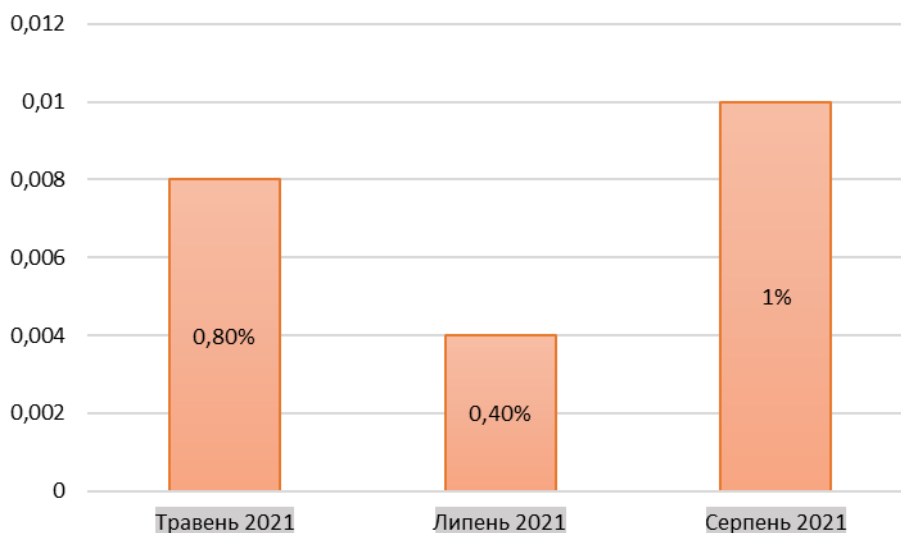


Рис. 2. Динаміка відсотків моряків на борту понад 11 місяців за період травень-серпень 2021 р.

Джерело виконано авторами з використанням [9].

BIMCO та ISF також публікують інформацію про чисельність моряків у світовому флоті, згідно судноплавні компанії. Підготовка моряків і Інспекція з сертифікації, яка веде реєстр документів, що видаються морякам, і сертифікати, що видають право займати певні посади у флоті, згідно з реєстру у жовтні 2017 р. такі робочі документи видано близько 112 тис [9].

У новому звіті BIMCO/ICS підтверджується поточна нехватка 26240 сертифікованих офіцерів STCW, що вказує на те, що попит на моряків у 2021 році переважає пропозицію. Хоча кількість офіцерів збільшилася на 10,8% порівняно з 2015 роком, цей дефіцит може бути пов'язаний із повідомленнями про збільшення кількості офіцерів, необхідних на борту судів, в середньому на якому потрібно 1,4 офіцера [9].

Війна Росії проти України погіршила ситуацію на ринку праці моряків. Світовому торговому флоту і Україна, і Росія історично надавали велику кількість моряків як командного, так і рядового складу. Рада ІМО дала оцінку наслідків для судноплавства та моряків через ситуацію в Чорному та Азовському морях та рішуче засудила військову

агресію Росії проти України, а також закликала всі держави надавати максимальну підтримку морякам, у тому числі: визнати моряків ключовими робітниками; забезпечити можливість вільного пересування моряків на судно; надавати морякам відстрочку від військової служби.

Обмеження на виїзд завадить українським морякам приєднатися до судів для виконання своїх життєво важливих обов'язків з морського судноплавства та перевезень по всьому світу. Через брак судових екіпажів через війну в Україні можуть погіршитися перебої в ланцюжку поставок. Українські моряки, які працюють на іноземних судах, щороку ввозили до України від 2 до 3 мільярдів доларів. Через війну Україна втратить одних із головних інвесторів в економіку країни. Близько 40-50%, українських моряків через війну залишалися безробітними, оскільки виїхати в інші країни було неможливо, а українське море було заблоковане.

Українські та російські моряки сьогодні становлять 14,5% робочої сили у світовому судноплавстві приблизно в рівних частинах. Україні потрібно зберегти цей ринок, а

можливо і збільшити. Цей ринок є висококонкурентним, і багато компаній вже встигли відмовитися чекати на відкриття кордонів для українських моряків. Вони замінили екіпаж менш кваліфікованими моряками із країн Азії чи Африки. Найгірше те, що часто місця українських моряків займають моряки з Росії, які, незважаючи на санкції та логістичні проблеми, мають змогу виїжджати з країни. Вирішення питання виїзду моряків за кордон – дуже важливий крок для стимулювання економіки та обороноздатності України. Обсяг недоотриманих валютних надходжень через обмеження на виїзд моряків становить понад 2 млрд доларів, а обсяг надходжень від зарплат моряків до України знизився на 50%.

Рухом у правильному напрямку є дозвіл на виїзд для моряків певних категорій: курсантів (студентів), які мають пройти практичну підготовку на судах; екіпажів суден, залучених до експорту української агропродукції під час виконання ініціативи щодо безпечного транспортування Чорним морем; певної категорії моряків, які працюють за кордоном,

виключно за погодженням із Збройними силами України.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Формування екіпажів судів та забезпечення високої якості кадрового потенціалу – це головні важелі підвищення ефективності функціонування та конкурентоспроможності крьюнгових компаній. Ринок праці моряків дуже вразливий до непередбачених загроз, як COVID, та війна в Україні. Україні необхідно мінімізувати втрати у секторі підготовки та забезпечення зайнятості моряків, а також розробити план дій щодо збереження та забезпечення розвитку цього сектора. Представники деяких крьюнгів вважають, що зусилля щодо розширення пулу моряків повинні включати залучення жінок, але на це потрібен час, оскільки ці професії в Україні традиційно вважались чоловічими. Україна має використати всі власні можливості для забезпечення макрофінансової стабільності. Випуск у море моряків значно посилить економіку країни.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Друкер П. Як забезпечити успіх у бізнесі: новаторство і підприємництво. Київ: Україна, 1994. 319 с.
2. Портер М. Е. Стратегія конкуренції. Київ: Основи, 1997. 390 с
3. Postan M., Moskvichenko I., Kurudzhi Yu. Method of finding equilibrium solutions for duopoly of supply chains taking into account the innovative activity of enterprises. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2017. 3/4 (87). P. 25–30, DOI:10.15587/1729-4061.2017.103989.
4. Крисюк Л. Перспективи розвитку ринку крьюнгових послуг в Україні. 2013.
5. Крисюк Л., Москвіченко І. Вплив інновацій на конкурентоспроможність підприємств портової галузі. 2021.
6. Ivashko L. Optimizing the income of a crewing company in Ukraine. Odessa I. I. Mechnikov National University. 2019.
7. Бундюк Р. А. Управління плавскладом крьюнгового підприємства судноплавної компанії: теорія і практика: монографія. 2022.
8. Міністерство інфраструктури. URL: <https://mtu.gov.ua/>
9. Global Supply of Seafarers. International Chamber of Shipping Annual Review 2017. URL: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/ICS-AnnualReview-2017/ics-annual-review-2017.pdf?sfvrsn=10>.
10. BIMCO/ICS, Seafarer Workforce Report 2021, London, 2021. URL: <https://www.bimco.org/news/priority-news/20210728---bimco-ics-seafarer-workforce-report>.

REFERENCES

1. Druker, P. (1994). *Yak zabezpechtyy uspih u biznesi: novatorstvo i pidpriyemnytstvo*. Kyiv: Ukraina.
2. Porter, M. E. (1997). *Strategija konkurencii* [Competition strategy], Osнови, Kiev, Ukraine.
3. Postan, M., Moskvichenko, I., & Kurudzhi, Yu. (2017). Method of finding equilibrium solutions for duopoly of supply chains taking into account the innovative activity of enterprises. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 3/4 (87), 25–30. DOI:10.15587/1729-4061.2017.103989.
4. Krisyuk, L. (2013). *Prospects for the development of the market of crewing services in Ukraine*.

5. Krysyuk, L., & Moskvichenko, I. (2021). *Influence of innovations on the competitiveness of enterprises of the port.*
6. Ivashko, L. (2019). *Optimizing the income of a crewing company in Ukraine.* Odessa I. I. Mechnikov National University.
7. Bundyuk, R. A. (2022). *Management of the floating warehouse of the crewing business of a shipping company: theory and practice.*
8. *Ministry of Infrastructure.* Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/>
9. Global Supply of Seafarers. International Chamber of Shipping Annual Review. (2017). Retrieved from: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/ICS-AnnualReview-2017/ics-annual-review-2017.pdf?sfvrsn=10>.
10. BIMCO/ICS, Seafarer Workforce Report. (2021). London. Retrieved from: <https://www.bimco.org/news/priority-news/20210728---bimco-ics-seafarer-workforce-report>.

Larysa Krysyuk, PhD in Economics, Associate Professor, Lecturer, Department of Entrepreneurship and Tourism, Odessa National Maritime University, Ukraine

Maryna Vasylenko, Department of entrepreneurship and tourism, Odessa National Maritime University, Ukraine

ASSESSMENT OF THE COMPETITIVENESS OF THE MARKET OF CREWING SERVICES IN CONDITIONS OF INSTABILITY

Abstract

Introduction. One of the factors determining the competitiveness of crewing companies is the effective selection of highly qualified personnel, competent seafarers. One of the directions for the development of competitiveness is the determination of ways for the effective use of human resources.

Purpose. The purpose and objective of the article is to consider the competitiveness of crewing companies and assess the crewing market in conditions of instability.

Method (methodology). To achieve the goals set, the following methods were used: logical generalization, analysis, comparison and synthesis of scientific abstraction, grouping.

Results. The shipping industry was one of the first to create and effectively use an open labour market. According to the level of professional training, communication skills and discipline, Ukrainian sailors occupy one of the first places in the world. Every 20th officer in the merchant fleet in the world is from Ukraine. The coronavirus pandemic has caused a crisis in the global merchant fleet. Sea shipping relies entirely on international labour. Crews have always been assembled all over the world. The sailor's passport knew no borders, but Covid closed that door. The war between Russia and Ukraine has exacerbated the situation on the labour market for sailors. Both Ukraine and Russia have historically provided a large number of sailors, both officers and ratings, to the world merchant fleet. About 40-50% of Ukrainian sailors remained unemployed due to the war. This market is highly competitive, and many companies are no longer waiting for the opening of borders for Ukrainian sailors. They replaced the crew with less skilled sailors from Asia or Africa.

Conclusions. The seafarer labour market is very vulnerable to unforeseen threats like Covid and the war in Ukraine. Ukraine needs to minimize losses in the sector of training and employment of seafarers, as well as develop an action plan to preserve and ensure the development of this sector. Representatives of some crewing companies believe that efforts to expand the pool of seafarers should include the involvement of women, but this will take time, since these professions in Ukraine have traditionally been considered male. Ukraine should use every opportunity to ensure macro-financial stability. The release of sailors into the sea will significantly strengthen the country's economy.

Keywords: competition; crewing; services; crewing; Covid; war.

Cite as: Krysyuk, L., & Vasylenko, M. (2022). Assessment of the competitiveness of the market of crewing services in conditions of instability. *Economic analysis*, 32 (4), 23-30. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2022.04.023>