

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ РЫНКА МОРСКИХ ПРОФЕССИЙ В УКРАИНЕ

Важнейшей научной и практической проблемой следует считать разработку механизма формирования человеческого капитала в условиях ограничений (рабочих мест, возрастного ценза и других факторов). Категория человеческого капитала занимает важнейшее место в теории и практике рыночных отношений.

Современный подход к теории человеческого капитала обусловлен реальным положением в экономике. В частности, применительно к морскому транспорту эти проблемы рассмотрены в трудах Примачева Н.Т. [2, с. 277]. В данной работе автор анализирует особенности формирования сектора морских профессий на рынке транспортных услуг.

Сектор труда на рынке транспортных услуг функционирует на основе стандартных принципов, но имеет свои особенности. На уровень оплаты труда влияют не только спрос и предложение, но также другие факторы: регистрация судна, национальный состав экипажа, финансовое состояние судовладельца, условия труда, медицинского и страхового обеспечения. К нерешенным в этой области следует отнести проблемы, касающиеся спроса (предложения) на морских специалистов и регламентирующие уровень оплаты труда. Также это вопросы по разработке программы подготовки кадров и стратегии развития морского кадрового потенциала.

На рынке труда в морской отрасли, где отмечается массовое движение специалистов, постоянно меняется потребность в их специальной подготовке. Возникает необходимость в совмещении профессий в связи с сокращением экипажей и введением новых информационных систем. В секторе морских профессий мирового рынка труда растет спрос на высококвалифицированных специалистов, что предъявляет повышенные требования к их подготовке в высшей школе. Рынок труда здесь достаточно динамичен, как по регионам, так и по профессиям, что требует постоянного регулирования его важнейших параметров.

Основные тенденции экономической стратегии развития морских профессий в течение длительного периода были направлены на сокращение судовых экипажей вследствие повышения технической оснащенности и автоматизации рабочих мест с целью сокращения эксплуатационных затрат. Одна из особенностей стратегического развития морских профессий - это формирование интернациональных судовых экипажей.

В системе глобальных экономических отношений и интернационализации транспортного обслуживания мирохозяйственных связей усиливаются проблемы достижения экономической устойчивости национальных и региональных морских транспортных комплексов. В этом контексте Комитет ассоциаций европейских судовладельцев большое внимание уделяет оптимизации эксплуатационных затрат. Реализуется проект, предусматривающий сокращение высокой стоимости эксплуатации судов под флагом ЕС. Важнейшее внимание уделяется политике инвестирования судостроения и эксплуатации судов под флагами всех стран сообщества, определяются меры по разрешению проблем налогообложения судовладельцев и моряков.

Целью данного исследования является анализ развития рынка морских профессий в Украине. Украина превратилась в одного из активных экспортеров морских специалистов на мировой рынок труда. На сегодняшний день 80 тыс. морских специалистов находятся на судах иностранных судовладельцев и 100 тыс. специалистов ждут вызова на работу. За период 1992-2004 гг. в Украину было ввезено в виде заработной платы моряками-«подфлажниками» около 22,5 млрд. долл. Сегодня на судах только греческих судовладельцев трудятся 560 украинских экипажей, которые ежемесячно ввозят в Украину 16 млн. долл. з/п. Моряки получают стипендию в размере от 300 до 500 долл. Обучение в высшем учебном заведении по контракту обходится на сегодняшний день 6 тыс. долл. (степень бакалавра), 7,5 тыс. дол. (степень специалиста). Ежегодно только в ОГМА выпускают более 1500 тыс. специалистов с высшим образованием [3, с.2].

Граждане Украины, которые востребованы на международном рынке морской рабочей силы, находятся в рейсе в среднем 6-8 месяцев. Морская практика в части уплаты моряками подоходного налога свидетельствует о том, что в большинстве передовых морских стран система налогообложения доходов физических лиц разграничивает понятия «резидент» и «нерезидент». До 1

января 2004 г. действовал Закон Украины «О налоге с доходов физических лиц» устанавливающий норму «183 суток», освобождавшую от уплаты подоходного налога моряков-«подфлажников» и относившей их к «нерезидентам», в соответствии с Декретом КМУ «О подоходном налоге с граждан», действовавшем с 1992г. по 2003 г. В настоящее время действует Закон Украины «О налоге с доходов физических лиц» №889-IV от 22.05.2003г. [1, с. 9-56], предусматривающий отмену института «нерезидента» в отношении граждан, находящихся за пределами страны более полугода в календарном году и упразднения налоговой нормы «183 суток», освобождавшей таких граждан от уплаты подоходного налога.

Новый закон совершенно не учитывает специфику труда морских специалистов. Предложенный им порядок подготовки и получения справок о полученных за границей доходах, а также справок о суммах уплаченных за границей налогов для избежания двойного налогообложения в Украине, является практически невыполнимым для моряков-«подфлажников» в силу особенностей выполнения служебных обязанностей по вахтовому принципу. Министерство финансов предложило поручить Министерству иностранных дел разработать механизм подтверждения уплаты налога за границей с возможностью возложения обязанностей на консульские учреждения в странах, под флагом которых работают украинские моряки. В свою очередь МИД, как явствует из письма Минтруда и соцполитики №6418/0/14-05/021-2 от 19.08.05г. [3,с.2] считает, что обязанность готовить документ об уплате налога с дохода иностранного происхождения следует возложить на иностранного работодателя, либо на посредническую компанию по трудоустройству. Однако посредник, во-первых, не является стороной трудового договора, который заключается между наемным работником и работодателем (иностранным судовладельцем), а во-вторых, не располагает точными сведениями о сумме, заработанной «подфлажником», в силу применения бонусов, овертаймов, а также штрафных санкций. Что же касается иностранных судовладельцев из Греции, Германии, Голландии, Норвегии, Дании, США и других стран, то они не заинтересованы в том, чтобы заниматься подготовкой каких-либо дополнительных документов, выходящих за рамки отлаженных трудовых взаимоотношений с наемными работниками.

В некоторых странах с физических лиц морской специальности вообще не взимаются налоги (Кувейт, Ирак, Эфиопия). В Бразилии доходы, полученные физическими лицами на иностранных предприятиях, не входят в систему налогообложения. В Ливане, Сирии, Черногории налоги уплачиваются организацией, в которой работает иностранец. В Греции, чьи судовладельцы являются основными работодателями для украинских моряков, морские специалисты подоходным налогом не облагаются. Даже в России, на морскую политику которой равняется Украина, моряки-«подфлажники», которые в течение календарного года свыше 183 суток находятся за пределами государства, подоходным налогом не облагаются.

Таким образом, введение данного Закона может иметь негативные последствия по многим причинам. Во-первых, это спровоцирует утаивание истинных доходов, которые не будут инвестированы в экономику государства, а будут оседать на счетах в иностранных банках. Во-вторых, поставит под угрозу социальную безопасность и защищенность моряков, так как возникнет опасность их самостоятельного устройства на работу в обход действующей системы посредничества в трудоустройстве под флаг. В-третьих, упразднит, в конечном итоге, систему посреднических организаций, насчитывающую на сегодняшний день 700 предприятий.

Следующей проблемой кадрового потенциала в морской транспортной отрасли является возрастной ценз командного состава. Сложные условия работы плавсостава обуславливают концентрацию на флоте моряков среднего возраста. Увеличение среднего возраста моряков в последнее время является следствием дефицита старшего командного состава на судах традиционных морских держав. Наиболее квалифицированными считаются специалисты в возрасте 30-45 лет. Дефицит старшего командного состава предопределил введению ИМО соответствия минимальным требованиям. Проблемой становится возрастная категория старшего плавсостава в предпенсионном возрасте: 40% командного состава имеют возраст 50 лет, 18% - 55 лет [2, с. 289].

БИМКО предупреждает, что существующая ныне нехватка 16 тыс. судовых офицеров может увеличиться до 46 тыс. чел. (12% от общей численности плавсостава мирового флота). Необходимо принимать меры по стимулированию найма и профессиональной подготовки моряков. Доля молодых специалистов, поступающих на флот, должна составлять один к семи действующим сейчас офицерам или 1,5 новых командиров на одно судно.

Украина на рынке труда морских профессий в транспортном секторе занимает 8 место (табл.1) [4, с.11].

Таблица 1. Распределение плавсостава по странам на рынке транспортных услуг

Годы	2000г.			1999г.		
	Офицеры	Рядовые	Всего	Офицеры	Рядовые	Всего
Филиппины	50000	180000	230000	49430	195352	244782
Индонезия	15500	68000	83500	15500	68000	83500
Китай	34197	47820	82017	29009	47473	76482
Турция	14303	48144	62447	15000	65000	80000
Россия	21680	34000	55680	20100	27588	47688
Индия	11700	43000	54700	12000	31000	43000
США	19241	27837	47078	20524	28787	49311
Украина	14000	23000	37000	14000	24000	38000
Греция	17000	15500	32500	22000	18000	40000
Япония	18813	12200	31013	23788	18749	42537
Бирма	6000	23000	29000	5104	10520	15624
Англия	13285	10860	24145	11000	12500	23500
Италия	9500	14000	23500	14500	17800	32300
Норвегия	12000	10200	22200	13150	8850	22000

Основываясь на исследовании динамики морских кадров, проведенным БИМКО совместно с Международной федерацией судоходства, были сделаны выводы о том, что продолжавшийся длительное время процесс сокращения численности судовых экипажей завершен. То есть на судах, которые будут входить в эксплуатацию в ближайшее время, численность экипажей сохранится примерно такой, как на новых судах сейчас.

Касаясь проблемы формирования на флоте «культуры безопасности» –(safety culture), необходимо отметить, что для её решения необходимо установление соответствующих стандартов, разработка политики безопасности и введение определенных мер по безопасности мореплавания. Вводимый в действие новый кодекс ИМО по безопасности (ISPS Code), требует назначения в компаниях и на каждом судне офицеров по безопасности (security officers). В их обязанности входят многочисленные функции по созданию соответствующих планов безопасности, содержащих различные меры в зависимости от степени угрозы. Для развития «культуры безопасности» необходимо разработать программу управления людскими ресурсами в судоходной индустрии и целый ряд мероприятий, чтобы активизировать работу в этом направлении на судах и на берегу.

Процессы интеграции и глобализации преобразовали морскую отрасль в международную отрасль. Во второй половине XX в. многие страны начали создавать национальные судоходные компании под удобными флагами, которых насчитывалось больше 30. Благодаря предоставлению права на флаг, судовладельцы морских держав получили возможность снизить свои налоги, нанимать рабочую силу с более низкой оплатой труда, а также были снижены требования к техническому состоянию судов. Постоянное повышение технико-экономического уровня судов предъявляло повышенные требования к квалификации плавсостава. С ростом интенсивности труда увеличились нагрузки на членов экипажа. Несмотря на постоянный рост уровня оплаты труда, повышение ответственности за безопасность судна привела к снижению предложения рабочей силы в странах ЕС, США и Японии.

В условиях открытого мирового рынка транспортных услуг, частью которого является сектор морских профессий, подготовка и экспорт морских специалистов должны стать приоритетом в государственной морской политике Украины. В области трудовых ресурсов она должна включать в себя формирование рынка рабочей силы. На морском транспорте это подразумевает: обеспечение занятости рабочей силы не только на судах иностранных судовладельцев, но и на судах ационального флота; организацию новых рабочих мест, повышение квалификации рабочей силы; подготовку и переподготовку кадров, в том числе руководящего и преподавательского состава; организацию социальной защищенности транспортников, совершенствование системы социального страхования; регулирование системы налогообложения.

Литература

1. Закон Украины «О налоге с доходов физических лиц» №889-1У от 22.05.2003г. // Офіційний вісник України.- 2003.- №28.- С.9-56.
2. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг.- Под ред. д.э.н. Н.Т.Примачева. - Одесса: Автограф, 2004.-320 с.
3. Бизнес Марин.- 2005.-№ 17.-С. 2.
4. Sea review the international maritime journal of the Nautical institute of Ukraine.-2003.- 1(9).- 32 p.