

Белей А.И., Белей С.Э.

Львовская коммерческая академия

СИСТЕМА ПРОЦЕССНОГО УПРАВЛЕНИЯ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ТОРГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Аннотация

В статье сформулированы базовые принципы и структуру организационно-экономического механизма эффективного управления коммерческой деятельностью торгового предприятия типа супермаркет. Отражены взаимосвязь между функциями торгового предприятия и коммерческими процессами. Исходя из процессной структуры коммерческой деятельности торгового предприятия сформирована соответствующая система управления. Эффективность выполнения коммерческих процессов и операций определены как основной результат применения механизма управления коммерческой деятельностью. На формирование оптимального значения эффективности коммерческой и торговой деятельности влияет предложенный инструментарий, методы и модели управления коммерческой деятельностью.

Ключевые слова: коммерческая деятельность, система управления, организационно-экономический механизм, бизнес-процессы, торговое предприятие.

Beley O.I., Beley S.E.

Lviv's Commercial Academy

THE PROCESSING SYSTEM MANAGEMENT OF COMMERCIAL ENTERPRISES OF THE TRADING COMPANY

Summary

In the article formulated the basic principles and organizational structure of the economic mechanism of effective management business of commercial enterprise type supermarket. That's displaying relationship between the functions of commercial enterprise and business processes. It's based on the structure of process business trade enterprise management system formed. The effectiveness of business processes and operations defined as the primary mechanism for managing the result of commercial activities. The formation of the optimal value of efficiency of commercial and trading activities affect the proposed tools, methods and facilities management business.

Keywords: commercial activities, governance, organizational and economic mechanism, business processes, business enterprise.

УДК 338.1.12:629.5.01

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СУДНОБУДУВАННЯ ТА СУДНОРЕМОНТУ

Беник Н.Г.

Київська державна академія водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Сьогодні головним чинником зовнішнього середовища для українського суднобудування і судноремонту є стан світового ринку. Тому в статті представлений огляд світового ринку суднобудування і судноремонту. Нові замовлення на будівництво суден по країнах, динаміка будівництва суден по країнах і портфель замовлень на будівництво суден. В результаті виявлено основні тенденції на ринку, представлені характеристики ринку суднобудування і судноремонту різних країн, проведений порівняльний аналіз між країнами. Досліджено стану українського ринку суднобудування і судноремонту.

Ключові слова: суднобудування, судноремонт, виробництво, динаміка, структура.

Постановка проблеми. В даний час міжнародний ринок суднобудування і судноремонту поділений між великими світовими лідерами (Китай, Японія, Південна Корея), які конкурують по ефективності витрат (витрат виробництва) і нових технологіям у галузі. Вітчизняна галузь суднобудування та судноремонту не має достатніх компетенцій для входу на міжнародний ринок з наступних причин:

- відсутність технологій і конкурентних витрат для роботи на даному ринку;
- недостатність досвіду будівництва та ремонту деяких суден навіть для українського ринку;

- відсутність необхідних потужностей.

Аналіз світового та українського ринків суднобудування та судноремонту дасть уяву про ситуацію, яка склалася в цієї галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізу та проблемам оцінки перспективних напрямків розвитку суднобудування та судноремонту з урахуванням конкурентоспроможності вітчизняних підприємств присвячено як ряд нормативних документів, так і безліч виступів фахівців у періодичному друку серед яких: Остапеко С., Олійник А., Лисицький В., Короткий П., Черненко Д., Путілов Г., Солдатов Н. та ін.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є аналіз стану сучасного міжнародного та українського ринку суднобудування та судноремонту.

Виклад основного матеріалу. Століття тому на ринку суднобудування домінувала Європа, маючи частку на світовому ринку 80%. Чільне місце займала Великобританія.

Згодом, по різних причинах, в тому числі, і в зв'язку з відсутністю інвестицій, зниженням рівня продуктивності праці, Великобританія поступається пальмою першості країнам континентальної Європи і Скандинавії.

У 1950 позиція Європи в суднобудуванні оспорується Японією, в основному через швидке зростання економіки і скоординованих судноплавних і суднобудівельних програм.

На початку 70-х років у Європи і Японії з'являється конкурент – Південна Корея. Витрати на оплату праці в Японії зростали в порівнянні з низькими витратами на робочу силу в Південній Кореї. Так само як і Японія у минулому, Корея ретельно планувала виробництво суднобудівельної промисловості, була запущена програма, почалося будівництво підприємств Hyundai і Daewoo, а згодом і Samsung в 1990 році.

Останнім претендентом на міжнародному ринку суднобудування є Китай. Доля Китаю нестримно зросла до більш ніж 20% світових поставок суден в 2008 році. Портфель замовлень Китаю в 2008 році обігнав Японський і став другим за величиною в суднобудівельній галузі (рис. 1).

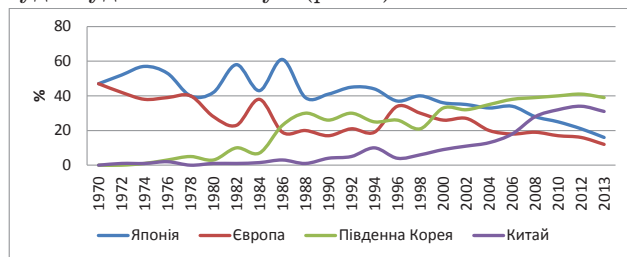


Рис. 1. Частки ринку провідних суднобудівельних регіонів з 1970 по 2013 рік

Джерело: [1]

Звичайно ж, суднобудування здійснюється і в інших країнах, таких як В'єтнам, Індія, Філіппіни і Бразилія. Портфель замовлень цих країн, значно зріс у 2006 і 2007 роках, хоча їх доля в загальному обсязі виробництва суден як і раніше залишається невеликою.

Південна Корея, Китай і Японія складають майже 80% від світового виробництва суден.

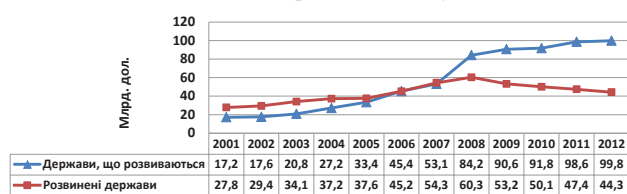


Рис. 2. Обсяг експорту суден, катерів та інших плавучих споруд

Джерело: [2]

Поточне положення суднобудівельних країн по розподілу портфеля замовлень на будівництво суден показує сильне домінування азіатських країн. На рисунку 3 представлено (виробництво), портфель замовлень головних регіонів суднобудування (рис. 3).

Як бачимо з рисунка, частка Європейського ринку суднобудування по обсягах виробництва су-

дів знизилась, але Європа зуміла зберегти позицію по будівництву складніших суден з відносно більш високою вартістю, таких як круїзні і спеціалізовані судна, що не є вантажними (у тому числі земснаряди). У Азії налагоджено виробництво більше стандартних масових суден, які займаються вантажоперевезеннями (рис. 4).

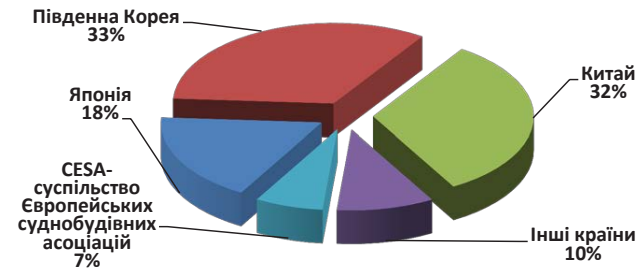


Рис. 3. Частки ринку за портфелями замовлень у 2013 році

Джерело: [2]

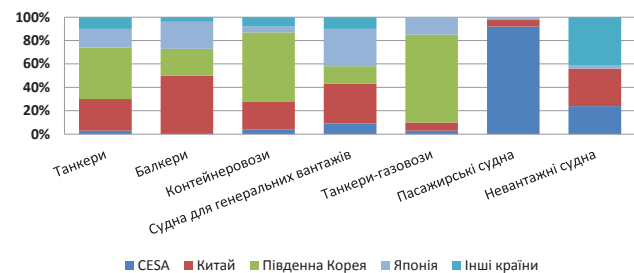


Рис. 4. Портфель замовлень (ринкові частки) основних регіонів суднобудування за типом суден

Джерело: [1]

З іншого боку, європейські верфі як і раніше займаються будівництвом контейнеровозів і суден для перевезення генеральних вантажів.

Традиційно, суднобудування і судноремонт здійснювалися на одних і тих же підприємствах. Проте деякі країни і заводи вирішили відокремити роботи по ремонту від суднобудівельної діяльності. Це обумовлено різними чинниками, включаючи підвищення доходів і зниження потреби в робочій силі в суднобудуванні, а також можливість підвищення ефективності в суднобудуванні. Корея, Японія і Китай вирішили створити спеціальні сортувальні станції тільки для судноремонту.

Інші країни, у тому числі деякі підприємства в Європі, навпаки, вирішили об'єднати судноремонт і суднобудівельну діяльність, для створення продуктивного портфеля диверсифікації.

У таких країнах, як Сінгапур, Бахрейн, Шри-Ланка і т.д., виникли судноремонтні центри, а Сінгапур є однією з лідируючих країн ремонтних робіт в Азії з часткою ремонту близько 20% світового ринку. У цих країн вигрешне географічне положення уздовж основних маршрутів схід-захід, що дуже зручно, наприклад, для круїзних суден, оскільки ремонт відбувається в Карибському басейні, де розташовані основні ринку круїзних операторів.

Положення Європи на судноремонтному ринку є відносно сильним. Загальний оборот в цій галузі склав в 2011 році 3,5 млрд. €.

В порівнянні зі світовим ринком судноремонту це частка близько 35%. Проте, із-за трудомісткості судноремонтної промисловості, ремонт суден буде актуальнішим в країнах з низьким рівнем витрат, таких як Китай та В'єтнам, але також не варто виключати країни Східної Європи [3].

До 2017 року очікується зростання судноремонту у всьому світі на 110%.

Останнім часом судноремонт став популярніший ніж суднобудування із-за високих цін на нові судна і тривалі терміни побудови. Враховуючи ці тривалі терміни, до чотирьох років, перепрофілювання суден найчастіше прийнятніше для судновласників.

У період з 2007 по 2012 рік судноремонт і модернізація суден зросли на 60%, порівняно з суднобудуванням – 12%, що вказує на зростаючу важливість судноремонту і робіт по технічному обслуговуванню.

На рисунку 5 зображено динаміку Європейської судноремонтної промисловості з 2011 по 2013 рік.

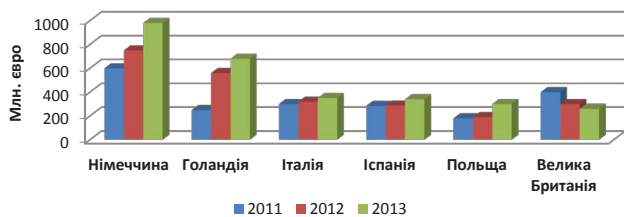


Рис. 5. Динаміка судноремонтної промисловості Європи

Джерело: [4]

Оскільки в країнах Європи підприємства в основному спеціалізуються окремо на суднобудуванні і на судноремонті, рис. 6 показує, в яких європейських регіонах переважає суднобудування, а в яких судноремонт

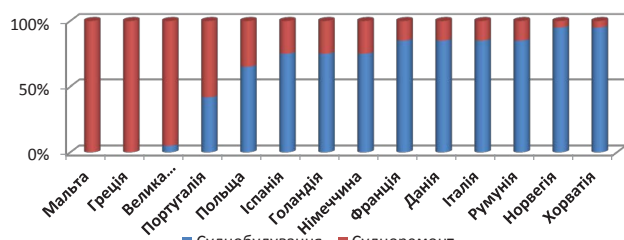


Рис. 6. Частка суднобудування та судноремонту на підприємствах Європи суднобудівельної-судноремонтної галузі

Джерело: [5]

Отже з графіку видно, що в той час як на Мальті, в Греції і Великобританії, і в меншій мірі Португалії, переважає судноремонтна промисловість, то Фінляндія, Норвегія чи Хорватія повністю зосереджені на суднобудуванні.

Сьогодні в Україні налічують близько 20 судноремонтних, суднобудівельних підприємств та заводів [6], 7 підприємств суднового машинобудування і морського приладобудування.

Вітчизняне суднобудування на сьогодні зорієнтовано, переважно, на виконання експортних замовлень. Водночас, відсутність в країні виробництва сучасного устаткування та обладнання для випуску суднобудівельними заводами суден «під ключ», змушує їх закуповувати ці елементи, або будувати лише корпуси на експорт, що, як правило, є економічно невиправданом. Технологічна, наукова і випробувальна бази галузі морально та фізично застаріла, зношеність основних фондів підприємств становить від 30% до 60% і більше [7].

Щодо ринку виробництва суден, то він є консолідований. Виробничі потужності зосереджені на менш ніж 10 підприємствах. Якщо розглянути динаміку виробництва суден (рис. 7), то можна побачити нестабільний характер будовання вантажних та

вантажопасажирських суден, та зовсім невеликі обсяги замовлень.

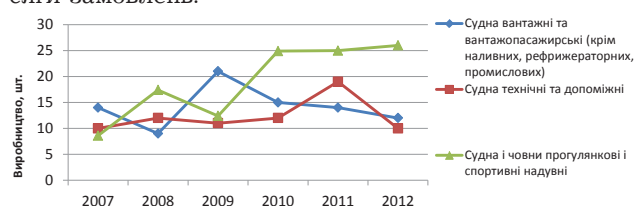


Рис. 7. Динаміка виробництва суден в Україні

Джерело: [5]

За аналізований період виробництва, найбільша кількість вантажних та вантажопасажирських суден становила – 21 шт. у 2009 р., а технічних та допоміжних – 19 шт. у 2011 р.

Обсяги виробництва суднобудівельних заводів у 2010 році по відношенню до попереднього періоду зменшилися до 50,1%, за проектним організаціям – до 21,4%, чисельність працівників у галузі зменшилася на більш ніж 15%. В цілому в 2010 році суднобудівельні заводи побудували і передали замовникам 27 суден і плавзасобів на загальну суму 184 млн. дол. В подальшому, фінансово-економічні показники свідчать, що галузь знаходиться в критично важкому становищі. З кожним роком динаміка виробництва кількості суден знижується.

Така несприятлива ситуація зумовлена не тільки фінансово-економічною кризою, але і відсутністю внутрішнього ринку споживання суднобудівельної продукції, а також темпами формування, прийняття та реалізації регуляторних і законодавчих актів, що створюють умови розвитку і стабільної роботи для підприємств галузі.

В структурі виробництва суден (рис. 8) найбільшу частку займає виробництво вантажних промислових, технічних і допоміжних суден – 51%, судна прогулянкові – 21%, судна вантажні спеціалізовані та судна торгівлі і пасажирські – займають по 10%, буксири – 8%.

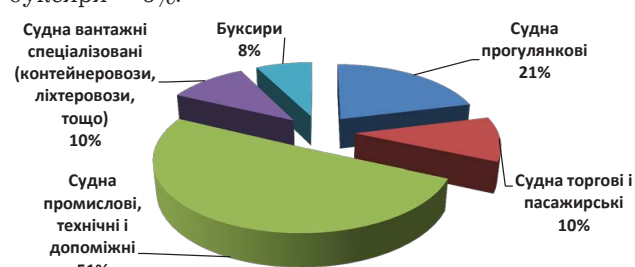


Рис. 8. Структура виготовлення суден за 2011 р.

Джерело: [5]

Однією з проблем суднобудівельної галузі є недосконалість організації ринку фінансово-кредитних послуг в країні. Українським суднобудівельним заводам недоступні дешеві кредити, тому більшість з них орієнтовані на використання власних коштів і стараються уникати зовнішнього (комерційного) кредитування інноваційних проектів. Проте власних фінансових ресурсів не вистачає на організацію НДДКР (науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи) та впровадження інноваційних технологій.

Високі енерговитрати і недостатня автоматизація процесів – так характеризують уже багато років вітчизняний судноремонт. Проте послуги з судноремонту сьогодні в попиті. Є величезна потреба в експлуатації старих суден.

Ринок транспортних підприємств, які надають послуг з ремонту, технічного обслуговування, модер-

нізації та реконструкції суден, платформ на сьогодні є достатньо конкурентний: виробничу активність виявляють близько 200 підприємств (рис. 9).



Рис. 9. Структура підприємств, які займаються наданням послуг з ремонту, технічного обслуговування, модернізації, обладнання суден у 2013 р.

Джерело: [6]

В загальній структурі бачимо, що на ринку найбільше число підприємств займаються сферою надання послуг з ремонту, технічного обслуговування суден, платформ – 181 підприємство; послуги з встановлення обладнання на судах, платформах – 12; послуги з модернізації – 4.

Найбільші обсяги наданих послуг (рис. 10) були у 2009 р. з ремонту, та технічного обслуговування суден – 32250 тис. грн. та послуги з встановлення обладнання на судах, платформах – 3209 тис. грн. У 2012 р відбувся значний спад надання усіх видів послуг з ремонту суден.

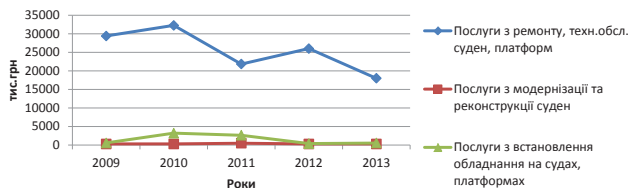


Рис. 10. Динаміка обсягів наданих послуг з ремонту, технічного обслуговування, модернізації та реконструкції суден, платформ

Джерело: [6]

Найбільшу частку в структурі обсягів послуг за 2013 р. (рис. 11) займають послуги з ремонту, тех-

нічного обслуговування суден – 91%, в Україні ці послуги склали суму більше 927 млн. грн, що відзначає падіння на 8% порівняно з попереднім роком. Погіршення стану супроводжується виходом з цього сегменту ринку частини виробників.



Рис. 11. Структура обсягів послуг з ремонту, технічного обслуговування, модернізації та реконструкції суден, платформ у 2013 р.

Джерело: [6]

Послуги з встановлення обладнання на судах, платформах – 8%, склали суму понад 76 млн. 600 тис. грн, та порівняно з попереднім роком збільшилися на 244%. Найближчим часом можливе посилення конкурентної боротьби.

Послуги з модернізації суден займають тільки 1%. В 2013 р. послуги склали суму понад 1 млн. 500 тис. грн, що відзначає падіння на 78% порівняно з попереднім роком.

Підприємства з надання послуг ремонту та технічного обслуговування виявляють виробничу активність. Їх чисельність складає бідиш ніж 190 підприємств.

Висновки і пропозиції. Ніша суднобудування і судноремонту міцно зайнята іншими країнами (Китай, Корея, Японія, Фінляндія), де собівартість послуг нижче, якість вища і терміни менше.

Україні треба приймати рішення, створювати умови, забезпечувати держпідтримку для ремонтно-відновлювальних робіт на суднобудівельних і судноремонтних заводах, що залишилися, а також готувати кадри.

Відродження і підйом виробництва у суднобудуванні і судноремонті можливі лише при загальному поліпшенні економічного становища в Україні.

Список літератури:

- Clarkson (2013). World Shipyard Monitor. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: crsl.com/acatalog/world-shipyard-monitor.html
- Міжнародний торговий центр. Trade Map (2013). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.trademap.org/tradestat/Country_SelProduct_TS.aspx
- Finance.UA // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.finance.ua/-2013>. – 23 груд.
- ECSA (2013) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ecsa.eu/>
- CESA Annual Report 2011-2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://forumokretowe.org.pl/files/news_pl_19.pdf
- Агентство промислових новостей // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.apn-ua.com/dkpp/n4791>
- UBR, Український Бізнес Ресурс // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ubr.ua/> – 2013. – 9 січ.

Беник Н.Г.

Киевская государственная академия водного транспорта
имени гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА

Аннотация

Сегодня главным фактором внешней среды для украинского судостроения и судоремонта является состояние мирового рынка. Поэтому в статье представлен обзор мирового рынка судостроения и судоремонта. Новые заказы на постройку судов по странам, динамика постройки судов по странам и портфель заказов на постройку судов. В результате выявлены основные тенденции на рынке, представлены характеристики рынка судостроения и судоремонта разных стран, проведён сравнительный анализ между странами. Исследовано состояния украинского рынка судостроения и судоремонта.

Ключевые слова: судостроение, судоремонт, производство, динамика, структура.

Benyk N.H.

Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy

MODERN TRENDS IN SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR

Summary

Today, the main environmental factor for the Ukrainian shipbuilding and ship repair is the state of the world market. Therefore, this article provides an over-view of the world market of shipbuilding and ship repair. New orders for the construction of vessels of the countries, the dynamics of the construction of vessels of the countries and the portfolio to build ships. As a result, identified the main trends in the market, shows the characteristics of shipbuilding and repair market in different countries, provides a comparative analysis between countries. Explore the state of the Ukrainian market of shipbuilding and ship repair.

Keywords: shipbuilding, ship repair, production, dynamics, structure.

УДК: 338.001.36

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНОГО АНАЛІЗУ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ

Бець М.Т.

Національний університет «Львівська політехніка»

У роботі представлено рішення актуального наукового завдання, яке полягає у підвищенні ефективності торговельного менеджменту на засадах сталого розвитку за рахунок використання методичних засад еколого-економічного аналізу господарської діяльності підприємств торгівлі. Розкрито поняття еколого-економічного аналізу господарської діяльності підприємств торгівлі. Досліджено та удосконалено модель екологізації системи торговельного менеджменту. Встановлено предмет еколого-економічного аналізу діяльності торговельних підприємств, який визначаються специфікою елементів витрат обігу відповідних форм торгівлі (оптова, роздрібна та біржова). Охарактеризовано особливості складових еколого-економічного аналізу торговельних підприємств: екологічна експертиза; екологічна діагностика; ситуаційний аналіз; екологічний маркетинговий аналіз; екологічний аудит.

Ключові слова: еколого-економічний аналіз, підприємство торгівлі, торговельний менеджмент, екологічна експертиза, екологічна діагностика; ситуаційний аналіз; екологічний маркетинговий аналіз; екологічний аудит.

Постановка проблеми. Важливість екологізації діяльності підприємств торгівлі зумовлена особливим місцем галузі у структурі народного господарства. Посередництво між виробником та споживачем дозволяє торговельним підприємствам впливати на них у ланцюгу життєвого циклу товарі та послуг в процесах обміну, розподілу та споживання.

Сфера торгівлі, як невід'ємна складова циклу руху товарів від виробника до споживача у процесі концентрації та перерозподілу логістичних потоків, безпосередньо та опосередковано впливає на навколишнє середовище, відтоді зростання товарообороту, як індикатор ділової активності, неминуче призводить до збільшення впливу торгівлі на стан навколишнього середовища.

Торгівля, завдяки високому рівню рентабельності, залишається в умовах кризи привабливою галуззю, що вимагає посиленого державного регулювання їх господарської діяльності, яке здійснюється заходами організаційно-економічного та нормативно-правового характеру, та ринковими інструментами, зокрема таким як еколого-економічний аналіз. Оскільки процеси розвитку торгівлі значною мірою відображають здатність суспільства вирішувати соціально-економічні проблеми у системі прямих зв'язків «підприємство-довкілля» та зворотних зв'язків «довкілля – підприємство» і характеризують практичну реалізацію еколого-економічної політики держави, природоохоронну діяльність підприємств торгівлі необхідно аналізувати як аспект їх господарської діяльності і предмет дослідження еколого-економічного аналізу.