

МЕНЕДЖМЕНТ

УДК 005:5:338

З.П. Двуліт *, О.М. Тимощук **, О.В. Левченко **
*Національний університет “Львівська політехніка”
** Державний університет інфраструктури та технологій

ВДОСКОНАЛЕННЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ СУЧАСНИХ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ В СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

<https://doi.org/>

© *Двуліт З. П., Тимощук О. М., Левченко О. В., 2021*

Дослідження діяльності водного виду транспорту України з 2002 по 2020 рр. дало змогу констатувати, що в даному періоді відбулися значні структурні зрушення в вантажообігу та обсягах перевезень, що свідчить про наявність серйозних системних проблем в управлінні. За умови збереження існуючих тенденцій, національна економіка може втратити таку стратегічно важливу галузь. Недоліки в сфері міжнародних морських перевезень викликані серед інших проблемами не ефективного управління бізнес-процесами українських судноплавних компаній. Вдосконалення бізнес-процесів цих компаній необхідно розглядати через призму сфери логістики, основними факторами розвитку якої є персонал та тенденції міжнародної торгівлі.

Ключові слова: бізнес-процес, вдосконалення, судноплавна компанія, управління, морські вантажні перевезення, вантажообіг, обсяги перевезень, міжнародна торгівля

Постановка проблеми

Державна політика України у сфері водного транспорту, торговельного мореплавства, міжнародного судноплавства є однією з пріоритетних напрямів зовнішньої та внутрішньої політики нашої країни. У ст. 10 Кодексу торговельного мореплавства України [1] задекларовано, що нагляд за торговельним мореплавством на рівні держави здійснюється шляхом формування державної політики у сфері водного транспорту та контролювання міжнародних договорів. Під терміном “торговельне мореплавство” у зазначеному документі визначається діяльність, яка пов’язана серед інших з перевезеннями вантажів з використанням суден. Діяльність судноплавних компаній представляє собою комплекс взаємопов’язаних бізнес-процесів, на які впливають фактори мінливого як внутрішнього, так і зовнішнього середовищ.

Головна мета торговельного мореплавства, в тому числі міжнародного, полягає у задоволенні потреб вантажовласників у морському перевезенні вантажів та забезпеченні ефективної роботи флоту. Вирішення завдань ефективного управління можливе шляхом вивчення та аналізу наявного стану діяльності та удосконалення бізнес-процесів сучасних судноплавних компаній. Розвиток сучасної судноплавної компанії в значній мірі залежить від методів управління їх бізнес-процесами. Необхідно знайти такі рішення в сфері управління транспортною компанією, які б дозволили не тільки зупинити негативну спадаючу тенденцію в обсягах перевезень та вантажообігу водним видом транспорту України, яка має місце за останні роки, але й наростити їх обсяги.

Актуальність дослідження

В умовах ринкової економіки існує значна кількість судноплавних компаній, які конкурують між собою і борються за максимальні прибутки в умовах жорсткої конкуренції. Конкурентні переваги лежать в площині організації роботи флоту, які відносяться в основному до управлінської сфери діяльності судноплавних компаній. Оператори судноплавних компаній встановлюють з експедиторами та іншими учасниками логістичного ланцюга тактичну та стратегічну взаємодію для успішного виконання бізнес-процесів та підпроцесів. Логістичний цикл на контейнерній лінії є складовою частиною процесу в ланцюзі постачань. Він включає всі необхідні види діяльності, що виконуються в міжнародних транспортно-експедиторських фірмах, транспортних компаніях, компаніях по керуванню експортними операціями, у зовнішньоторговельних компаніях та представництвах, брокерських та агентських фірмах, компаніях з упаковки товарів в експортно-імпортних операціях; морських портах тощо.

Формулювання мети та завдань статті

Метою дослідження є вивчення бізнес-процесів сучасних судноплавних компаній в сфері міжнародних морських вантажних перевезень. Завдання статті: дослідження тенденцій в обсягах перевезень та вантажообігу водним видом транспорту України за 2002 – 2020 рр., розвитку морської галузі; ідентифікування основних бізнес-процесів судноплавної компанії, складових логістичного циклу на міжнародних судноплавних лініях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Аналіз досліджень та публікацій в сфері організації торгівлі морем свідчить про існування різновекторних проблем сучасного морського торговельного лінійного судноплавства. Проблеми розвитку перевезень вантажів водним транспортом у міжнародному сполученні розглядалися у працях таких вчених, Болванська Т.В., Боричева С.В., Германюк Ю.М. [2]; Сотниченко Л.Л. [3].

Питання класифікацій бізнес-процесів та напрямків їх розвитку розглядалися в працях багатьох вітчизняних та зарубіжних дослідників. Дослідження в цьому напрямку проводилися такими вченими як Чернобай Л.І., Дума О.І [4], Ареф'єва, О.В., Луцька Т.В. [5], Біловодська О.А. [6], Шемаєва, Л.Г., Безгін К.С. та інші [7].

Моделювання бізнес-процесів в діяльності судноплавних компаній розглядалися у працях українських науковців Будорацька Т.Л., Трофименко І.Б. [8], Войченко Т.О. [9], Тимошук О.М., Данік О.В., Трофименко І.В. [10] та інших.

В них розглядаються різні проблеми та недоліки в організації роботи його в умовах глобалізації, кризових явищ в економіці та глобальних викликів сьогодення, серед яких:

- нестача кваліфікованих морських кадрів;
- приховані недоліки в організаційній, комерційній та операційній діяльності судноплавних компаній через недостатню підготовку берегового персоналу;
- низький рівень виконання розкладів руху торговельних суден в основному через нестабільні погодні умови;
- високі експлуатаційні витрати торговельних суден через вартість бункера та високих портових витрат;
- надлишковий тоннаж через його необґрунтоване поповнення новими суднами й розподілу за напрямками робіт, а також через невідповідність експлуатованого тоннажу вимогам охорони навколишнього природного середовища;
- великі непродуктивні простоя суден особливо на фідерних лініях через недостатню пропускну здатність причалів та непогодженості подачі суден у порти різними судновласниками;
- темпи будівництва нових суден компаніями-конгломератами не узгоджуються з динамікою міжнародної торгівлі за регіонами та не враховують необхідність використання діючого флоту;
- високий рівень забруднення атмосферного повітря (CO₂) судами старої конструкції.

Також, в роботах вітчизняних та зарубіжних дослідників світової економіки та морської індустрії окреслено такі основні системні проблеми:

- стрибкоподібний розвиток міжнародної торгівлі в окремих регіонах і секторах ринку;
- нестабільність і низький рівень ставок фрахту;

- стрибкоподібні і необґрунтовані ціни на морські вантажоперевезення;
- висока вартість і низький рівень окупності капітальних вкладень у хаби та сучасний флот;
- непристосованість інфраструктури міжнародних портів та фідерних ліній до різкого росту контейнеровмісткості суден;
- недостатня міжнародна правова база для організації морських лінійних перевезень, особливо в частині логістики, конкуренції, створення тимчасових судноплавних об'єднань та захисту від піратства на морі тощо.

Виклад основного матеріалу

Морське суднопластво передбачає використання водних шляхів для руху торговельних суден з перевезення вантажів для задоволення потреб національної економіки України у транспортному забезпеченні. Стан сучасного українського суднопластва характеризується спадаючою загальною динамікою (рис.1), а негативні явища, які притаманні початку XXI ст. пояснюється впливом багатьох факторів.

Аналізування динаміки частки водного виду транспорту в загальному вантажообігу за всіма видами транспорту впродовж 18 років, дало змогу прийти до таких висновків:

1. Питома вага цього виду транспорту за 2019 рік продемонструвала найнижче значення цього показника (1 %), натомість за 2006 рік – найбільше, що склало 3,9 %.
2. За досліджуваний період відбулися значні структурні зрушення у структурі вантажообігу. Так, частка вантажообігу водного виду транспорту зменшилася на майже 2,27 п.п. у 2019 році в порівнянні з 2002 р.
3. Негативна тенденція показника свідчить про наявність серйозних системних проблем для цього виду транспорту.

Зазначимо, що для української економіки характерним є нестабільна динаміка обсягів і вантажообігу різними видами транспорту і з помітною тенденцією до скорочення. Але найбільш яскраво ця негативна тенденція характерна для водного виду транспорту (рис. 2).

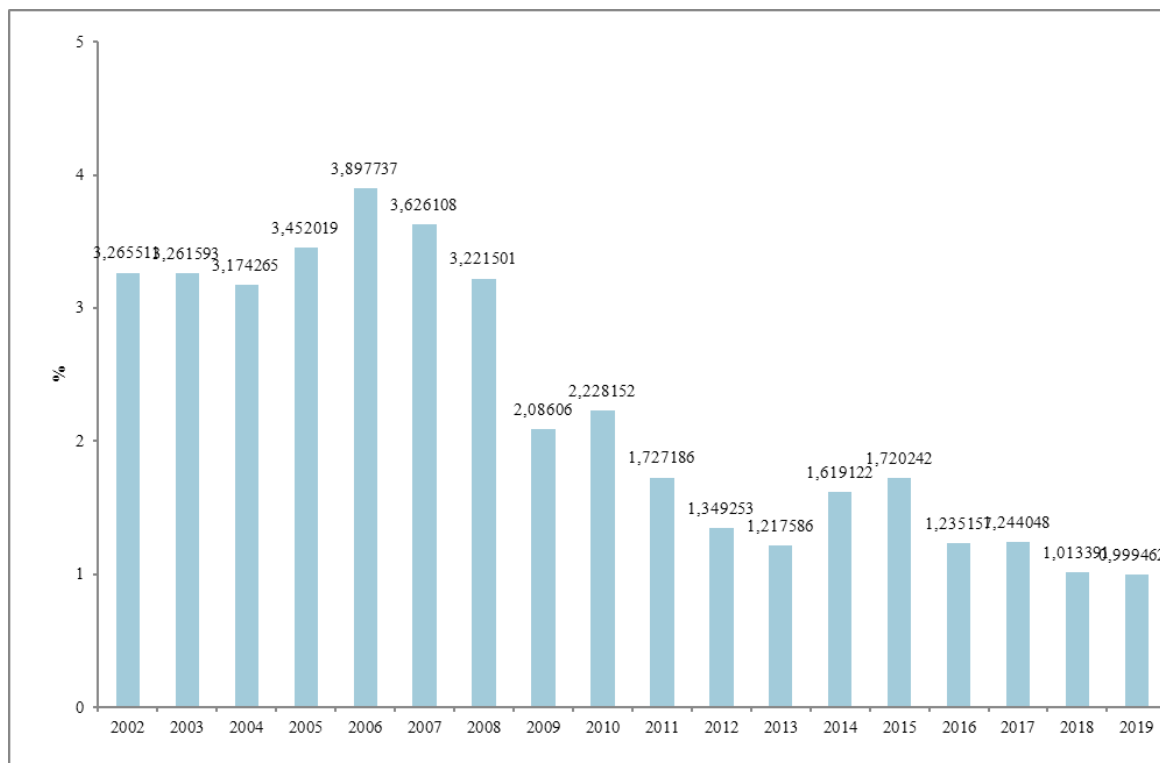


Рис. 1. Питома вага водного виду транспорту в загальному вантажообігу за видами транспорту в Україні за 2002-2019 рр., %

Джерело: розраховано за даними [11]

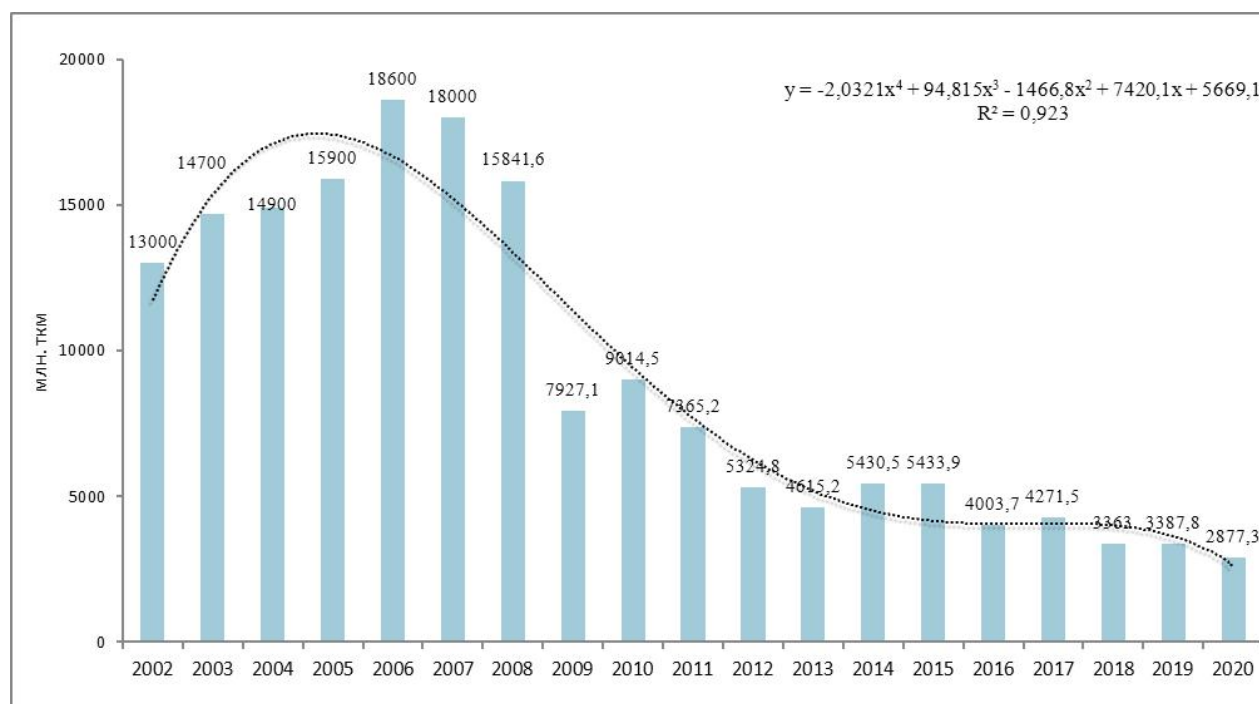


Рис. 2. Вантажообіг водного виду транспорту в Україні за 2002-2020, млн. ткм
Джерело: складено за даними [11]

Якщо розглядати показники вантажообігу водного виду транспорту за період з 2002 року по 2020 рік, можна зробити наступні висновки:

1. З 2002 р. по 2006р. мала місце зростаюча тенденція показника.
2. Найбільше значення вантажообігу було у 2006 рік, найменше – у 2018 рік.
3. За аналізований період відбулося скорочення вантажообігу водного виду транспорту на майже 78 % (з 13000 млн ткм за 2002 році до 2877,3 млн ткм за 2020 рік).
4. Загалом підтверджена нестабільна динаміка з тенденцією до зниження.

Співставлення двох показників на рис. 1 та рис. 2 дозволяють зробити висновки про їх асинхронність в часі, зокрема:

1. Зростання показника вантажообігу водного виду транспорту у 2003, 2004 та 2019 рр. відбувалося з одночасним скороченням показника питомої ваги водного виду транспорту в загальному вантажообігу за всіма видами транспорту за аналогічний період.

2. У 2017 році значення показника вантажообігу водного виду транспорту зросло у порівнянні з попереднім 2016 роком, проте частка цього виду транспорту у 2017 році не змінилася і склала 1,24 % як і за 2016 рік.

За умови збереження існуючих тенденцій, національна економіка може втратити таку стратегічно важливу галузь. Отже, вищенаведене вказує на погіршення значення показників вантажообігу водним видом транспорту та їх частки в загальному вантажообігу всіма видами транспорту України з 2002 по 2019 рр. Оскільки водний вид транспорту поділяється на морський та річковий, виникає необхідність проаналізувати їх більш детально. Наступний рис. 3 ілюструє щорічну зміну показника обсягів перевезених вантажів морським та річковим видами транспорту за 2002 – 2019 рр.

Динаміка обсягів перевезення вантажів морським та річковим видами транспорту характеризується такими особливостями:

1. Для морського та річкового виду транспорту мали місце нестабільні тенденції за 18 досліджуваних років.

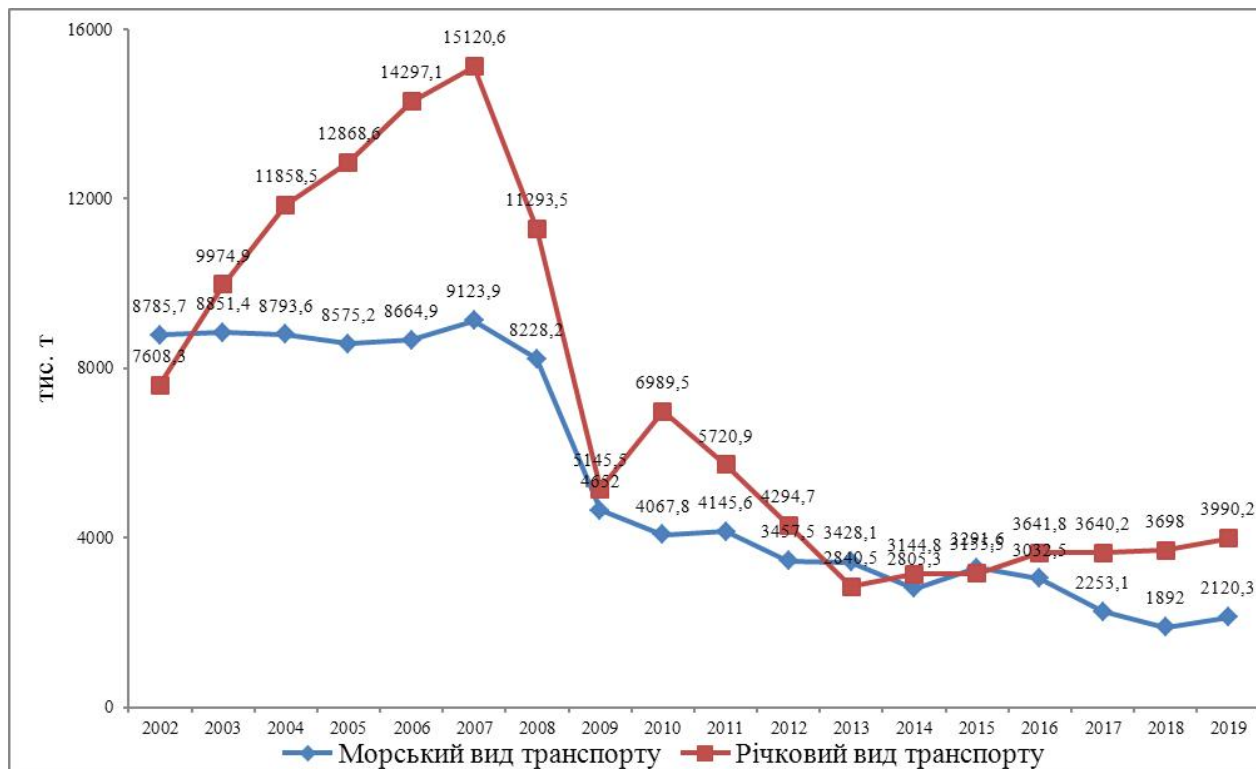


Рис. 3. Обсяги перевезених вантажів морським та річковим видами транспорту в Україні за 2002-2019 рр., тис т

Джерело: складено за даними [11]

2. За аналізований період відбулося скорочення обсягів перевезених вантажів морським видом транспорту на 75,87 % (з 8785,7 тис т за 2002 році до 2120,3 тис т за 2019 рік), а річковим видом транспорту на 47,55 % (з 7608,3 тис т за 2002 році до 3990,2 за 2019 рік).

3. Загальне скорочення перевезень водним видом транспорту склало 62,73 % в досліджуваному періоді.

Отже, проведений комплексний аналіз динаміки перевезень вантажів водним транспортом засвідчив, що саме для морських перевезень зазначені тенденції є найбільш негативними.

Морські судна в Україні класифікують за різними ознаками, які вирізняються між собою від цілей призначення чи дослідження. В залежності від форми договорів та регулярності рейсів виділяють різні види морських суден. Щодо ринку морських перевезень, то його поділяють на 2 види: лінійне та трампове судноплавство. В цілях лінійного судноплавства транспортуються масові вантажі, які здійснюються на нерегулярній основі. Серед них: нафтопродукти, зерно, вугілля, автомобілі, обладнання тощо. На відміну від трампового, лінійним судноплавством транспортуються вантажі на регулярній основі зі стійкими вантажопотоками. Значимо, що такі перевезення можуть здійснюватися також декількома судноплавними компаніями [12].

Практичні рекомендації фахівців консалтингових компаній з досвіду вивчення ними аналогічних проблем в міжнародному контексті спрямовані на вирішення проблем, пов'язаних із скороченням обсягів перевезень та вантажообігу. Вони вказують на недоліки в управлінській діяльності судноплавних компаній. А саме: неефективне стратегічне та тактичне планування, не раціональне управління перевезеннями, допущення помилок в управлінні персоналом тощо. Тобто, загалом наведені недоліки є наслідком певних деформацій у структурі та управління бізнес-процесами. Рішення цих проблем ускладнюється тим, що сучасні транспортні компанії є складовими ланцюгів постачань. Наприклад, використання величезних, дорогих суден-контейнеровозів обумовлює необхідність узгодження дій судноплавної компанії зі всіма учасниками

логістичного ланцюга. Зауважимо, що усунення основних проблем судноплавних компаній знаходиться в площині вдосконалення бізнес-процесів. З цією метою розглянемо детальніше їх види та класифікацію.

В теорії та практиці діяльності різних компаній виділяють різні бізнес-процеси, які вирізняються специфікою галузі. Загалом виділяються такі види бізнес-процесів:

- основні процеси діяльності компанії, спрямовані на створенні додаткової цінності продуктів та послуг у процесі досягнення цілей діяльності трудового колективу компанії;
- допоміжні процеси, необхідні для виконання основних процесів, призводять до збільшення вартості продукції або послуги;
- проєктні процеси, спрямовані на створення стійкого положення компанії на ринку в довгостроковій перспективі за рахунок прибутку і позикових засобів;
- управлінська діяльність керівництва компанії, що відноситься до процесів, які забезпечують обґрунтування цілей й задач діяльності трудового колективу компанії. Ця діяльність також приводить до додаткових витрат.

На нашу думку, в найповнішій мірі охарактеризовано види бізнес-процесів, представлені у статті Чернобай Л.І., Дума О.І. [4]. Авторами виділено такі основні їх класифікаційні ознаки: за ознакою формування результату; за орієнтованістю бізнес-процесів; за місцем у ланцюгу формування вартості; за характером продукту; по відношенню до клієнтів організації; за рівнем деталізації розгляду; за напрямком руху; за видами діяльності; рівнем складності; в залежності від напрямку діяльності; за функціональною ознакою та іншими.

Наявні та нові недоліки в організації роботи морських вантажних лінійних перевезень України в сфері міжнародних морських перевезень викликані проблемою управління на рівні судноплавних компаній у результаті впливу факторів, представлених на рис. 4.

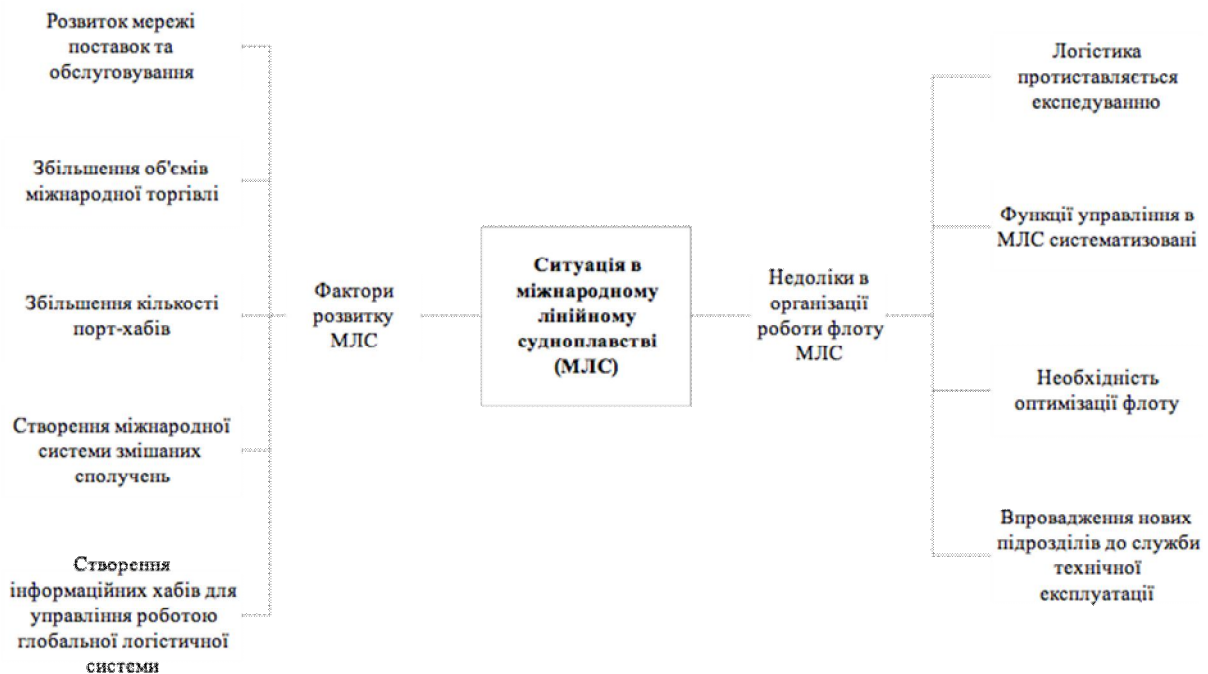


Рис. 4. Перспективи та проблемне поле українських морських перевезень в міжнародному лінійному суднопластві

Вочевидь, відсутність перспектив розвитку міжнародного лінійного суднопластва зводила б нанівець необхідність усувати які-небудь недоліки в цій сфері бізнесу. Перспективи розвитку

морської індустрії стійкі, тому що обсяги міжнародної торгівлі зростають, а морська індустрія активно розвивається. Зростаючий попит споживачів та вимоги ринку в умовах глобалізації сучасної економіки визначають тенденцію скорочення витрат у промисловості, торгівлі та сфері послуг. Особлива увага в скороченні витрат полягає у транспортуванні, складуванні та збереженні товарів. Безперервне зростання міжнародної торгівлі та зсув її центру до Тихоокеанського регіону, нестача енергоресурсів та прісної води, а також усе більш жорстка конкуренція та вимоги з охорони навколишнього середовища визначають тенденції розвитку морської індустрії, що виражаються в наступному:

- розвиток логістики як складової частини процесу виробництва і збуту товарів;
- перетворення судноплавних ліній як частину ланцюгів постачань у мультимодальних перевезеннях за єдиним контрактом;
- пошук рішень щодо доставки усіх вантажів "від дверей до дверей" за логістичним ланцюгом з використанням наскрізних перевізних документів;
- різке збільшення контейнеровмісності морських суден на океанських лініях;
- будівництво хабів та берегових перевантажувальних пристроях з виконання вантажних операцій на мега-судах;
- розвиток фідерних перевезень контейнерів;
- збільшення частки вантажів, перевезених у контейнерах;
- удосконалення судових силових установок у частині економії паливно-мастильних матеріалів та викидів CO₂;
- розширення мережі тренінгових центрів та підвищення якості підготовки й рівня кваліфікації персоналу плавскладу;
- створення й розвиток інформаційних технологій, що враховують усі необхідні економічні та технічні показники, параметри й характеристики кожного судна, які забезпечують надходження даних у береговий офіс судноплавної компанії в динаміці (створення сучасної системи моніторингу та навігації);
- створення умов для безпечного судноплавства;
- консолідація багатонаціональних судноплавних компаній у союзи тощо.

Бізнес-процес судноплавної компанії – це сукупність взаємозалежних завдань і робіт, спрямованих на створення продукту або послуги для задоволення потреб їх клієнтів.

Бізнес-процеси судноплавних компаній обумовлені особливостями персоналу та процесами міжнародної торгівлі. Так, персонал судноплавних компаній, зосереджений в експлуатаційних підрозділах, надає комплекс послуг, що забезпечує переміщення вантажів і пасажирів з необхідним рівнем якості. Комплекс таких послуг описується множиною бізнес процесів та представляє основні процеси діяльності судноплавної компанії.

Отже, врахування особливостей морських лінійних перевезень щодо здійснення ними бізнес-процесів дає можливість розглянути їх вдосконалення саме через призму логістичних процесів.

В свою чергу процес міжнародної торгівлі поєднується мережами постачань з виробниками, експедиторами, продавцями та споживачами. Цільними в глобальних ланцюгах постачань є кінцеві споживачі, тому що тільки вони створюють потребу для існування стійких мереж постачань. Міжнародну торгівлю забезпечує велика кількість компаній, що відносяться до сфери транспортно-експедиторської діяльності. Фахівці "Міжнародної федерації експедиторських асоціацій FIATA" стверджують, що транспортно-експедиторські компанії супроводжують близько 80 % обсягу світового вантажообігу [13]. На даний час експедиторська діяльність перетворилася в самостійну галузь транспортного процесу, що створює мережі постачань.

Експедиторські (логістичні) компанії функціонують з метою найбільш ефективної організації процесу доставки вантажу незалежно від кількості та видів використаних транспортних засобів, маршрутів їх руху, перевалочних пунктів. Ця ефективність розглядається не тільки з погляду мінімізації витрат і часу на доставку вантажів, але й з позиції охорони навколишнього природного середовища.

Виділяються такі типи сучасних експедиторських компаній: "традиційні" експедитори-посередники, консолідатори, сухопутні експедитори, оператори експрес-доставки, авіа експедитори та морські експедитори. На міжнародному ринку існують дві принципові групи експедиторів, які розрізняються за видами діяльності.

– одна група включає простих посередників-агентів, що організують відправлення вантажів;

– інша група експедиторів-принципалів не тільки організовує збереження та відправлення вантажів, але й активно працює, забезпечуючи доставку "від дверей до дверей".

За багатовіковий період торгівлі у міжнародній транспортно-експедиторській діяльності не склалися конвенції для забезпечення стандартизації формальностей і процедур. За цією проблемою немає імперативного міжнародного транспортно-експедиторського права. Проте, вже в 1996 р. на міжнародній конференції в Каракасі були затверджені типові правила FIATA, що регулюють експедиторську діяльність. У п. 2.1 цих правил було введено поняття "експедиторські послуги, що означає будь-якого виду послуги, що відносяться до здійснення: перевезення, консолідації, збереження, складування, обробки і доставки товару адресату за призначенням, так само, як і надання допоміжних і консультаційних послуг, що відносяться до виконання робіт, перерахованих вище, включаючи послуги, пов'язані з митними формальностями, рішенням податкових питань, декларуванням, забезпеченням страхування, з платежами, випискою документів, що відносяться до товарів і їхнього перевезення" [13]. У цьому ж документі визначена відповідальність експедиторів, що є агентами або принципалами, що володіють власним транспортними засобами і видають власні перевізні документи. Експедитори, що виступають у ролі принципалів – незалежні компанії типу Non-Vessel Owning/ Operating Common Carrier (NVOCC), Multimodal Transport Operator (MTO) або гігантські судноплавні компанії, такі як Maersk Line, Harpag-Lloyd, Evergreen та інші.

Морська транспортна логістика є складною та найдорожчою частиною універсального логістичного процесу. Декомпозиція логістичного процесу представляє вісім універсальних етапів (рис. 5).

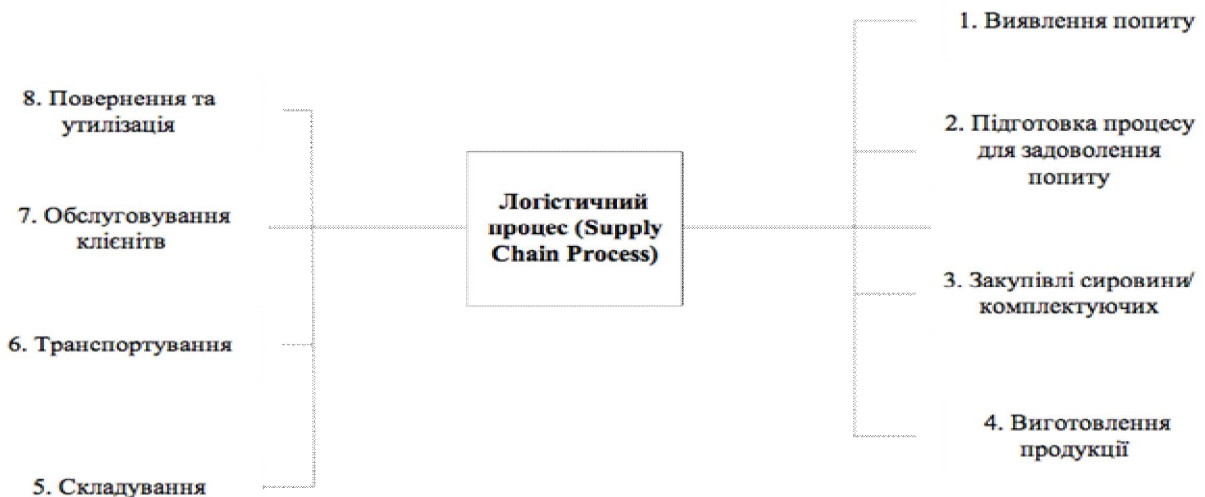


Рис. 5. Укрупнені бізнес-процеси загального логістичного ланцюга

Цикл логістичних процесів за кожним етапом багаторазово повторюється в каналах, через які сировина переміщуються та переробляється в готову продукцію. Рух потоків матеріальних цінностей починається з видобутку природних ресурсів у навколишньому середовищі аж до реалізації кінцевої продукції. Логістичний ланцюг постачань є інтегрованим. У ланцюзі поєднуються постачальники, виробники, дистриб'ютори і роздрібні торговці, що спільно беруть участь у процесі управління потоками сировини, матеріалів та готової продукції. Їх поєднують такі

бізнес-процеси як розробка нових продуктів і послуг, маркетингові дослідження, операційні процеси, розподіл продуктів і послуг, об'єднання фінансових потоків, обслуговування клієнтів та ін. Багато хто з них оперують у різних країнах і забезпечують мультимодальні перевезення.

Логістичний цикл включає основні (рис. 6) та забезпечуючі (рис. 7) бізнес процеси. Поділ процесів у логістичному циклі на основні та забезпечуючі відбувається тому, що окремі процеси мають місце в кожному логістичному каналі, а деякі використовуються тільки у визначених випадках, у залежності від специфіки окремих організацій. Такі процеси як транспортування та зберігання складають більшу частину витрат у ланцюзі постачань.

До забезпечуючих процесів, у морському логістичному циклі відносяться шість груп завдань, що включають складування, підготовку та контроль до обробки вантажів, навантаження та вивантаження, підготовку інформаційного забезпечення, взаємодія з учасниками процесу і забезпечення зберігання вантажів.

Міжнародні бізнес-процеси в глобальних логістичних системах забезпечує велика кількість учасників. Їх взаємодія пов'язана з виконанням значного обсягу специфічних завдань та робіт, що супроводжуються різноманітною інформацією й складним документообігом. До таких завдань відносяться: транспортування по суші і морем, навантаження і вивантаження, складування, митне очищення, брокерство, експедивання, аудит рахунку за фрахт, стягування плати за послуги, укрупнення партій вантажів, крос-докінг (приймання і відвантаження товарів і вантажів через напряму через склад, без розміщення в зоні довгострокового збереження), маркування, пакування, комплектація відправлень, консалтинг із партнерами тощо. Виконання цих завдань вимагають чіткої взаємодії всіх учасників логістичного ланцюга.

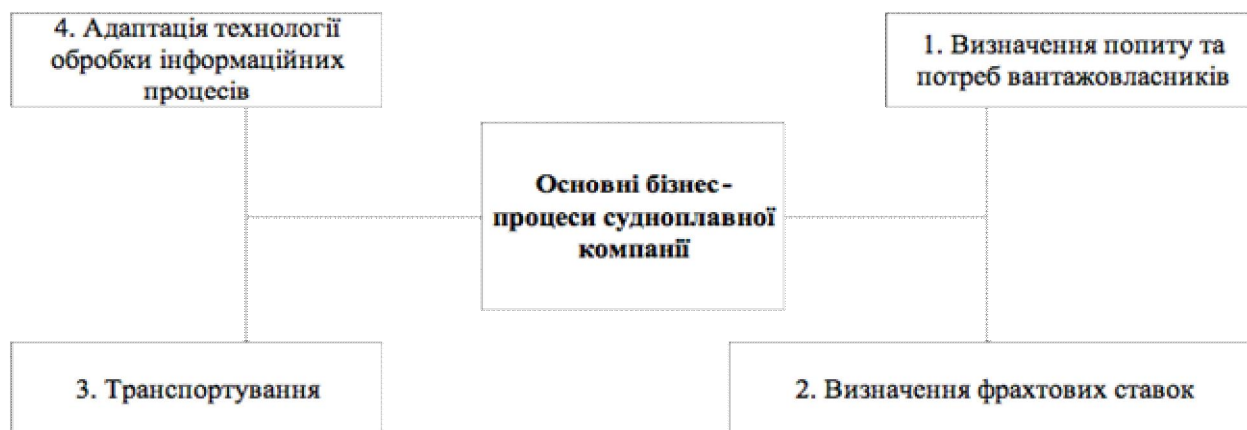


Рис. 6. Основні бізнес-процеси судноплавної компанії

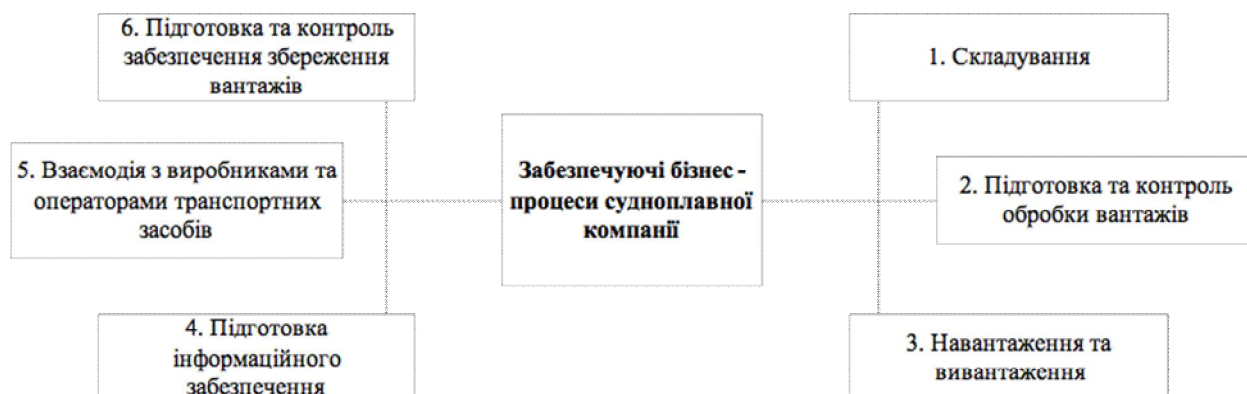


Рис. 7. Забезпечуючі бізнес-процеси судноплавної компанії

Узагальнена схема надання логістичних послуг на міжнародних судноплавних лініях представлена на (рис. 8).

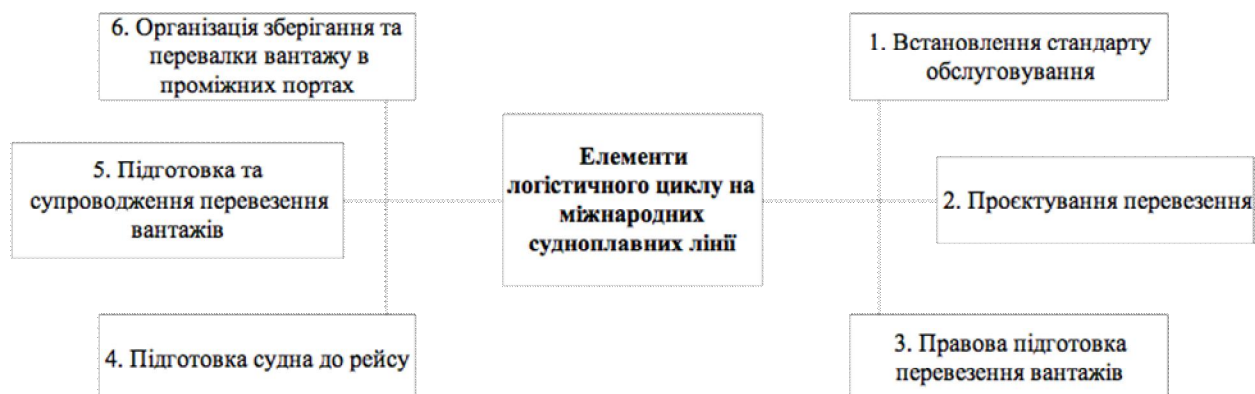


Рис. 8. Складові логістичного циклу на міжнародних судноплавних лініях

Оператори судноплавних компаній встановлюють з експедиторами та іншими учасниками логістичного ланцюга тактичну та стратегічну взаємодію для успішної реалізації бізнес-процесів та підпроцесів. Логістичний цикл на міжнародних судноплавних лініях є складовою частиною процесу в ланцюзі постачань. Він включає всі необхідні види діяльності, що виконуються в міжнародних транспортно-експедиторських фірмах, транспортних компаніях, компаніях з управління експортними операціями, у зовнішньоторговельних компаніях та представництвах, брокерських та агентських фірмах, компаніях з пакування вантажів в міжнародних перевезеннях тощо.

Висновки. Необхідність дослідження та удосконалення бізнес-процесів сучасних компаній пов'язано з розумінням факторів, які підштовхують судноплавні компанії до пошуку оптимальних рішень в області організації їх діяльності. До цих факторів можуть бути віднесені макроекономічні тенденції, конкурентна ситуація, зміни в бізнес – стратегіях тощо. Врахування даних факторів та їх погодження з можливостями вдосконалення бізнес-процесів украй важливі для підтримки управління та розвитку судноплавної компанії. Вдосконалення бізнес-процесів цих компаній необхідно розглядати через призму сфери логістики, основними факторами розвитку якої є персонал та тенденції міжнародної торгівлі.

Перспективи подальших досліджень. Дослідження та вивчення міжнародного досвіду в сфері управління бізнес-процесами та його впровадження в діяльності судноплавних компаній України в певній мірі дозволить покращити спадаючі тренди вантажопотоків та обсягів перевезень водним видом транспорту, які спостерігаються впродовж останніх років. Удосконалення управління бізнес-процесами судноплавних компаній сприятиме структурованості в сфері міжнародних морських вантажних перевезень, що безпосередньо впливатиме на ефективність діяльності водного виду транспорту.

Список використаних джерел

1. Кодекс торговельного мореплавства України № 277/94-ВР від 09.12.94 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
2. Болванська Т.В., Боричева С.В., Германюк Ю.М. Дослідження динаміки зміни обсягів перевезення вантажів залізничним та морським транспортом у міжнародному сполученні Транспортні системи та технології перевезень №18 (2019), с.16-22. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://doi.org/10.15802/tstt2019/182577>.

3. Сотниченко Л. Л. Дослідження напрямків розвитку судноплавних ліній провідних портів світу. Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки. 2017. Вип. 34. С. 230-236. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VPDTU_ek_2017_34_34.<https://doi.org/10.31498/2225-6725.34.2017.129178>
4. Чорнобай, Л.І., Дума О.І. Бізнес-процеси підприємства: класифікація та структурно-ієрархічна модель. Економічний аналіз: зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В.А. Дерій (голов. ред.) та ін. Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету “Економічна думка”, 2015. Том 22. № 2. С. 171-182.
5. Ареф’єва О.В., Луцька Т.В. Бізнес-процеси підприємств сфери послуг: фактори, формування, конкурентоспроможність [Текст]: [монографія]. Європейський ун-т. К.: Вид. Європейського ун-ту, 2009. 96 с.
6. Біловодська О.А. Економічне обґрунтування реінжинірингу бізнес-процесів виробничих підприємств [Текст]: монографія. Суми: Мрія-1, 2010. 440 с.
7. Шемаєва Л. Г. Управління якістю бізнес-процесів на підприємстві [Текст]: [монографія / Л.Г. Шемаєва, К.С. Безгін та ін.]; Харківський національний економічний ун-т. Харків: Вид. ХНЕУ, 2009. 240 с.
8. Будорацька Т.Л., Трофименко І.Б. Моделювання бізнес-процесів морських перевезень // Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. Том 31 (70). № 4, 2020, с.133-138. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/70-4-47>.
9. Войченко Т.О. Моделювання бізнес-процесів як технологія планування витрат на паливно-мастильні матеріали в судноплавних компаніях. Ефективна економіка. 2018. № 2. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6111>.
10. Тимошук О.М., Данік О.В., Трофименко І.В. Особливості планування в процесі управлінні судноплавною компанією. Сучасні інформаційні технології у сфері безпеки та оборони. 2017. № 3. С. 99-102. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sitsbo_2017_3_19.
11. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. Офіційний сайт Військово-Морських Сил Збройних Сил [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://navy.mil.gov.ua>.
13. Міжнародної федерації експедиторських асоціацій FIATA [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://ameu.org.ua>.

References

1. Kodeks torhovelnogo moreplavstva Ukrainy № 277/94-VR vid 09.12.94 [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
2. Bolvanska T.V., Borycheva S.V., Hermaniuk Yu.M. Doslidzhennia dynamiky zminy obsiahiv perevezennia vantazhiv zaliznychnym ta morskym transportom u mizhnarodnomu spoluchenni Transportni systemy ta tekhnolohii perevezen №18 (2019), s.16-22. [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu: <https://doi.org/10.15802/tstt2019/182577>.
3. Sotnychenko L.L. Doslidzhennia napriamkiv rozvytku sudnoplavnykh liniy providnykh portiv svitu. Visnyk Pryazovskoho derzhavnoho tekhnichnoho universytetu. Serii: Ekonomichni nauky. 2017. Vyp. 34. S. 230-236. [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VPDTU_ek_2017_34_34.<https://doi.org/10.31498/2225-6725.34.2017.129178>
4. Chornobai, L.I., Duma O.I. Biznes-protsesy pidpriemstva: klasyfikatsiia ta strukturno-iiarkhichna model. Ekonomichniy analiz : zb. nauk. prats / Ternopilskyi natsionalnyi ekonomichniy universytet; redkol.: V. A. Derii (holov. red.) ta in. Ternopil: Vydavnycho-polihrafichnyi tsentr Ternopilskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu “Ekonomichna dumka”, 2015. Tom 22. № 2. S. 171-182.
5. Arefieva O.V., Lutska T.V. Biznes-protsesy pidpriemstv sfery posluh: faktory, formuvannia, konkurentnospromozhnist [Tekst]: [monohrafiia]. Yevropeyskyi un-t. K.: Vyd. Yevropeiskoho un-tu, 2009. 96 s.
6. Bilovodska O.A. Ekonomichne obgruntuvannia reinzhynirynhu biznes-protsesiv vyrobnychykh pidpriemstv [Tekst]: monohrafiia. Sumy: Mriia-1, 2010. 440 s.
7. Shemaieva L. H. Upravlinnia yakistiu biznes-protsesiv na pidpriemstvi [Tekst]: [monohrafiia / L. H. Shemaieva, K. S. Bezghin ta in.]; Kharkivskyi natsionalnyi ekonomichniy un-t. Kharkiv: Vyd. KhNEU, 2009. 240 s.

8. Budoratska T.L, Trofymenko I.B. Modeliuvannia biznes-protsesiv morskykh perevezhen // Vcheni zapysky TNU imeni V. I. Vernadskoho. Seriya: Ekonomika i upravlinnia. Tom 31 (70). № 4, 2020, s.133-138. [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/70-4-47>.
9. Voichenko T.O. Modeliuvannia biznes-protsesiv yak tekhnolohiia planuvannia vytrat na palyvno-mastylni materialy v sudnoplavnykh kompaniiakh. Efektyvna ekonomika. 2018. № 2. [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6111>.
10. Tymoshchuk O. M. , Danik O.V., Trofymenko I.V. Osoblyvosti planuvannia v protsesi upravlinni sudnoplavnoiu kompaniieiu. Suchasni informatsiini tekhnolohii u sferi bezpeky ta oborony. 2017. № 3. S. 99-102. Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sitsbo_2017_3_19.
11. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. Ofitsiyni sait Viiskovo-Morskykh Syl Zbroinykh Syl [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu: <https://navy.mil.gov.ua>.
13. Mizhnarodnoi federatsii ekspedytorskykh asotsiatsii FIATA [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu: <https://ameu.org.ua>.

Z. P. Dvulit*, O.M. Tymoshchuk **, O. V. Levchenko**

*Lviv Polytechnic National University

** State University of Infrastructure and Technologies

IMPROVEMENT OF BUSINESS PROCESSES IN MODERN SHIPPING COMPANIES IN THE FIELD OF INTERNATIONAL SEA FREIGHT TRANSPORTATION

© Dvulit Z. P., Tymoshchuk O.M., Levchenko O. V., 2021

In a market economy, there are a significant number of shipping companies that compete with each other and fight for maximum profits in a highly competitive environment. Competitive advantages lie in the plane of organization of the fleet, which relate mainly to the management of shipping companies. Operators of shipping companies establish tactical and strategic cooperation with freight forwarders and other participants in the logistics chain for the successful implementation of business processes and subprocesses.

The study of the water transport of Ukraine from 2002 to 2020 revealed that in this period there were significant structural changes in freight turnover and traffic, which indicates the presence of serious systemic problems in management. If current trends continue, the national economy may lose such a strategically important sector. The shortcomings in the field of international maritime transport are caused, among other things, by inefficient management of business processes of Ukrainian shipping companies.

The business process of a shipping company is a set of interdependent tasks and works aimed at creating a product or service to meet the needs of their customers. The business processes of shipping companies are due to the characteristics of staff and the processes of international trade. Thus, the personnel of shipping companies, concentrated in the operational units, provide a range of services that ensure the movement of goods and passengers with the required level of quality. The complex of such services is described by many business processes and represents the main processes of the shipping company.

Improving the business processes of these companies must be viewed through the prism of the field of logistics, the main factors in the development of which are staff and international trade trends. Research and study of international experience in the field of business process management and its implementation in the activities of shipping companies of Ukraine to some extent will improve the declining trends in freight traffic and water transport, which have been observed in recent years.

Keywords: business process, improvement, shipping company, management, sea freight, cargo turnover, traffic volumes, international trade