

Д/р
14052

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

(повне найменування в цього навчального закладу)

Навчально-науковий інститут інформаційних та соціальних технологій

(повне найменування інституту/факультету)

кафедра економіки та моделювання ринкових відносин

(повна назва кафедри)

Дипломна робота

бакалавра

(освітньо-кваліфікаційний рівень)

на тему: «Електронні банківські послуги населенню: світовий досвід та перспективи розвитку в Україні»

«Electronic banking services for the population: world experience and prospects of development in Ukraine»

Виконав: студент 2 ск курсу денної форми навчання

Напрямок підготовки 6.030508 «Фінанси і кредит»

Опря Володимир Олександрович

Керівник ст. викл. Костолонова Л. В.

Рецензент к.е.н. доц. Новицька С.С.

Рекомендовано до захисту:

Протокол засідання кафедри

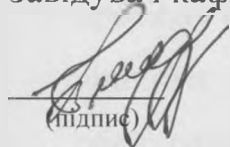
№ 9 від 29 травня 2017 року.

Захищено на засіданні ЕК № ____

протокол № ____ від ____ 2017 р.

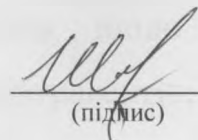
Оцінка ____ / ____ / ____
(за національною шкалою, шкалою ECTS, бали)

Завідувач кафедри


(підпис)

Журавльова Т. О.

Голова ЕК


(підпис)

Шлафман Н. Л.

Одеса – 2017

790170

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ КРЮІНГОВИХ КОМПАНІЙ.....	6
1.1. Основні складові організації сектору крюінгу в Україні.....	6
1.2. Крюінгова компанія як головний посередник між судновласником та робітником морської спеціальності.....	11
1.3. Проблеми управління крюінгової діяльності на території України та можливі шляхи їх вирішення.....	14
Висновок до першого розділу:.....	18
РОЗДІЛ II. ПОРІВНЯНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ УПРАВЛІННЯ КРЮІНГОВИМИ ТА СУДНОПЛАВНИМИ КОМПАНІЯМИ У КОНКУРЕНТНОМУ СЕРЕДОВИЩІ.....	19
2.1. Аналітичний супровід управління судноплавними компаніями.....	19
2.2. Значимість організаційної культури в управлінні та розвитку крюінгової компанії на прикладі "MSC Crewing Services".	46
2.3. Ринок праці моряків як середовище віртуального крюінгового менеджменту.....	54
2.4. Визначення сутності концептуальних підходів до ведення крюінгового бізнесу.....	65
Висновок до другого розділу:.....	75
РОЗДІЛ III. РЕАЛІЗАЦІЯ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ АВТОМАТИЗАЦІЇ УПРАВЛІННЯ КРЮІНГОВОЮ КОМПАНІЄЮ.....	76
3.1. Впровадження економіко-математичної оптимізаційної моделі.....	76
3.2. Інформаційна підтримка реалізації оптимізаційної моделі (бази даних, програмне забезпечення).....	82
Висновок до третього розділу:.....	92
ВИСНОВОК.....	93
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	96

ВСТУП

Актуальність теми дипломної роботи широко розглядається в наукових роботах та статтях світового масштабу. Через нестатню кількість висококваліфікованих працівників морської галузі або їхню неприродність для роботи на тому чи іншому судні, складається несправедливе звинувачення кріюінгів стосовно проблеми комплектування плавскладу.

Метою роботи є створення економіко-математичної моделі задачі оптимального комплектування суден, застосовуючи максимальне використання досягнень сучасної обчислювальної техніки.

Одним з основних показників діяльності кріюінгового агентства (як і в будь-якій іншій компанії) є прибуток, одержуваний від реалізації певної тактики комплектування екіпажу при заданому попиті на різні морські спеціальності і наявній пропозиції.

Задачі дипломної роботи являють собою розгляд ланки кріюінгового бізнесу в Україні в розрізі світового масштабу та пошук матеріалу для створення моделі оптимального розподілу плавскладу для окремої компанії-посередника.

Об'єктом дослідження є наукові методи управління кріюінговою компанією на прикладі міжнародної компанії MSC Crewing Services

Предметом дослідження в дипломній роботі є методика оптимальності розподілу плавскладу по суднохідним компаніям, їхній економічний аналіз.

Інформаційну базу дослідження складають: підручники і монографії фахівців в області логістики та економіки підприємства, дані звітності кріюінгового підприємства, рекомендації фахівців і викладачів з моделювання соціально-економічних процесів та логістики.

Методологічна основа економічного аналізу діяльності судноплавних та кріюінгових компаній розглядалася багатьма вітчизняними та зарубіжними вченими в розрізі наступних складових:

- Економічний аналіз конкурентоспроможності: Н.Г. Вензик [4], О.В. Воркунова [7], Н.Т. Примачев, О.Н. Степанов [26];
- Економічний аналіз інвестиційної діяльності: В.В. Жихарева [10];
- Економічний аналіз фінансових інвестицій: Л.Л. Ніколаєва [21]
- Економічний аналіз собівартості транспортної послуги: О.В. Акімова, Ю.В. Хайминова [1], В.В. Щербина [34], P.Cariou [35], C.Ferrari [36], K.Gregory [37], E.Musso [39], M.Stopford [40];
- Аналіз фінансового стану: О.М. Кібік, А.В. Кравченко [12], О.Н. Кибик, А.В. Кравченко [13], С.В. Мельников [19], С.М. Мінакова, В.М. Мінаков [20], В.А. Павленко [22], П.Я. Панарін [23], А.Н. Раховецький [28], E.Haezendonck [39].

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

Для кріюінгової компанії існує ряд проблем пов'язаних із оплатою, так як існує кілька варіантів оплати наданих послуг. В ході написання дипломної роботи розглянуті всі їх варіанти та складено економіко-математичну модель найбільш сприятливого розподілу плавскладу. Головною метою працевлаштування є отримання матеріальної винагороди, механізм прийняття рішення для моряка при працевлаштуванні розглянуто у 2 розділі дипломної роботи, такий механізм спрацьовує і при розгляді моряка як кандидата судноплавною компанією.

Ринок праці моряків має ряд особливостей. Субjekтами 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 судах 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.

Надання послуг є двостороннім. З одного боку компанія-посередник задовольняє інтерес судновласника, пропонуючи йому спеціалістів, з іншого – морякам, пропонуючи їм роботу згідно їхнього фаху.

Компанії-посередники на ринку праці моряків – кріюінгові компанії є юридичними особами, що створені з метою одержання прибутку за допомогою здійснення професійної діяльності з пошуку, оцінки, відбору й мотивації персоналу – плавскладу суден за критеріями, що задані організацією-замовником (судновласником або оператором судна), що має потребу в залученні відповідного персоналу.

Якість послуг, наданих кріюінговими компаніями відбивається не тільки на якості задоволення потреби судноплавної компанії у персоналі, але й побічно впливає на її функціонування у цілому. Ключова ідея кріюінгових компаній полягає у тому, що вона як сторона співпраці бере на себе більшу частину професійної діяльності по задоволенню потреб замовників у персоналі. Професіоналізм компанії оцінюється не тільки здатністю задовольнити запити замовників, але й скорегувати їх відповідно до ринкових реалій і запропонувати різні шляхи їхнього задоволення.

ВИСНОВОК

Основним напрямком удосконалення системи економічної ланки як складової формування обліково-аналітичного забезпечення прийняття управлінських рішень є розширення складу показників, які розраховуються та їх модифікації з метою збільшення аналітичності інформації, яка надається.

У зв'язку з вище наведеним, пропонується розширити склад показників в розрізі досліджуваних об'єктів та модифікувати їх розрахунок, зважаючи на необхідність представлення інформації в розрізі видів крьюінгової діяльності, перевезень та транспортних послуг.

В розрізі кожної із ситуацій запропоновано розрахунок модифікованих показників, які дозволяють оцінити всі сторони операційної діяльності крьюінгової компанії та окремих транспортних послуг.

Як відомо, крьюінги - це посередники по найму моряків в іноземні компанії для роботи, в основному, на судах, над якими майорить «зручний» прапор. Судновласник укладає договір, що крьюінг забезпечить його суду кваліфікованими фахівцями. Природно, це робиться за певну грошову суму, що і складає основний дохід агентств з працевлаштування моряків. Як результат, наймом займається одна фірма, а працювати моряк буде абсолютно на іншу. При чому, найчастіше, фірма найму практично ні за що не відповідає перед моряком.

Існує три основних види крьюінгу. Зараз найбільш поширена форма працевлаштування моряків - це чистий крьюінг. Пошук потенційних кандидатів, а також їх зв'язок з роботодавцем - це основні завдання, які виконує така організація. Зазвичай, плата береться як з судновласника, так і з моряка (обов'язково через банк). Ніякої відповідальності за невиконання судновласником своїх зобов'язань така контора не несе.

Більш розвинена форма працевлаштування - кріюінг-менеджмент. Нерідко такі фірми вказують у назві свою приналежність до цієї касты посередників (напр, atlanticosean crew-management). Ймовірно, вони пишаються такою назвою або це вимоги роботодавця. Справа в тому, що такі контори мають набагато більше повноважень і обов'язків у порівнянні з чистим кріюінгу. Фактично, судновласник передає їм у відання всі питання, що стосуються екіпажу. В результаті своєї роботи такі агентства не беруть плати з моряка. Також, кріюінг-менеджменти, здебільшого, беруть участь в програмах страхування і, навіть в разі банкрутства судновласника, морякам гарантована доставка додому і виплата зарплати. Значним мінусом є те, що роботодавець виділяє такому агентству фіксовану грошову суму на виконання своїх обов'язків пов'язаних з екіпажем. Тобто, всі заощаджені кошти йдуть в дохід кріюінг-менеджменту. Від цього менше розмір зарплат моряків і, часом, недостатнє забезпечення екіпажу.

Найкращою як для умов роботи, так і зарплати моряка є представництво судновласника в нашій країні. Відбувається явна економія коштів на роботі посередників. Іншими словами, присутні всі плюси кріюінг-менеджменту без властивих йому мінусів. Однак, таких фірм поки що небагато. На сьогоднішній день будь-який моряк, який бажає піти в море, як правило, може це зробити тільки через кріюінг. Судновласники надають кріюінговим агентствам інформацію про відкриті вакансії і вимоги до кандидатів, а ті, в свою чергу, намагаються в найкоротші терміни знайти підходящого кандидата на посаду.

Оптимізаційна модель, розглянута в III розділі дипломної роботи, надає сенсу реєструвати один із зазначених видів кріюінгу – чистий, так як останні несуть за собою зобов'язання перед кожною із сторін.

При плануванні виробничих процесів, часто доводиться вирішувати завдання календарного планування, що складаються у визначенні

послідовності виконання різних робіт. Типовими прикладами завдань календарного планування є завдання складання графіків виготовлення різних виробів, розподіл персоналу по робочих місцях та ін. З математичної точки зору, завдання календарного планування є важко вирішуваним в зв'язку зі складністю формалізації різноманітних технологічних вимог. Прикладами математичних моделей, які вирішують задачу календарного планування, є завдання одного і двох верстатів, що складаються у визначенні послідовності обробки деталей на одному або двох верстатах.

Що стосується завдань розподілу робочого персоналу по трудовим місцях (завдань призначення), то тут успішно застосовується як точні методи (метод гілок і меж, методи дискретного програмування) і евристичні методи, тобто методи, які формалізують процес мислення людини при складанні календарного плану.

У цій дипломній роботі розглянуто задачу розподілу робочого персоналу при кількох умовах: при нестачі робочих місць для моряків і при нестачі робітників морської спеціальності для робочих місць. У ній показано, що таке завдання, що відноситься до класу задач призначення, може бути зведене до схеми нелінійного програмування. Наведено рішення цього завдання з урахуванням умов збитку або нестачі робочих місць.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Акимова О.В. Управление издержками линейных судоходных компаний в условиях кризиса / О.В. Акимова, Ю.В. Хайминова [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2009_30/Files/Akimova%20O.V..pdf/.
2. Болдырева Т.В. Управление процессом реализации проекта судоходной компании в условиях риска / Т.В. Болдырева [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.hedging.ru/stored/publications/541/download/Odessa.doc/>.
3. Бундюк Р. А. Формування комплексної системи управління плавскладу судноплавної компанії. - Одеса: ОНПУ, 2013 - 94с.
4. Вензик Н.Г. Повышение конкурентоспособности судоходных компаний / Н.Г. Вензик, Г.А. Левигов. – М. : Транспорт, 2001. – 215 с.
5. Винников В.В. Экономика морского транспорта/ В.В. Винников .- Одесса: Феникс, 2011.-947с.
6. Виханский О. С., Наумов А.И. Менеджмент: Учебник. – 3-е изд. – М.: Гардарики, 2002.
7. Воркунова О.В. Основные элементы конкурентной среды судоходной компании // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті / О.В. Воркунова. – Одеса. – 2008. – № 28. – С. 154–165.
8. Воркунова О.В. Оценка уровня конкурентоспособности судоходных компаний на основе использования частных индексов / О.В. Воркунова [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2011_34/Files/3407.pdf.
9. Жихарева В.В. Государственное регулирование инвестиционной деятельности судоходных компаний / В.В. Жихарева [Электронный

- ресурс]. – Режим доступу :
http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2009_30/Files/Gihareva%20V.V..pdf.
- 10.. Жихарева В. В. Теорія і практика інвестиційної діяльності суднових компаній: монографія / В. В. Жихарева. - Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2010. - 480с.
 - 11.Ісмаїльчук Е. П. Структура і механізм функціонування кріюінгового ринку: стаття / Е. П. Ісмаїльчук // Методи та засоби управління розвитку транспортних систем. - 2008. - №14 - С. 47-52.
 - 12.Кібік О.М. Оцінка результатів розвитку підприємств морського транспорту / О.М. Кібік, А.В. Кравченко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Одеса. – 2009. – № 29. – С. 41–49.
 - 13.Кирик О.Н. Аналитическая база эффективного развития предприятий портовой деятельности / О.Н. Кирик, А.В. Кравченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу :
http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2009_30/Files/Kibik%20O.N..pdf.
 - 14.Крюинговые компании. Обзор отрасли. [электронный ресурс]/-режим доступа: <http://maritime-zone.com/articles/crewing/>.
 - 15.Королев В.Ю. Математические основы теории риска: [учебное пособие]/ В.Ю. Королев, В.Е. Бенинг, С.Я.Шоргин.-М.: ФИЗМАТЛИТ, 2015.-544с.
 - 16.Коттер Джон П., Коен Ден С. Суть змін. - Вид-во «Олімп-Бізнес». - 2008. - 300с.
 - 17.Консолідовані Звіти Одеського обласного статуправління про Кількість і склад громадян України, Які тимчасово Працюють за кордоном за 2008- 2014 рр. - Одеса: Держкомстат, 2014. - 34с.

18. Лаврова Ю.В. Маркетинг. Класичні положення і особливості застосування на транспорті: конспект лекцій[для студ.вищ.навч.закл.]/Ю.В.Лаврова//Харків: ХНАДУ, 2012.-227с.
19. Мельников С.В. Распределение прибыли при вертикальной интеграции предприятий / С.В. Мельников [Електронний ресурс]. – Режим доступу :http://www.nbuu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2009_29/Files/Melnikov%20S.V..pdf.
20. Минакова С.М. Прогнозирование финансовой устойчивости: основные методики и проблемы их решения / С.М. Минакова, В.М. Минаков [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbuu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2011_34/Files/3405.pdf.
21. Николаева Л.Л. Альтернативы инвестиционного обеспечения стратегии развития судоходных компаний / Л.Л. Николаева [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2009_29/Files/Nikolayeva%20L.L..pdf.
- 22.. Павленко В.А. Особенности процесса формирования прибыли судоходных компаний / В.А. Павленко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbuu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2009_29/Files/Pavlenko%20V.A..pdf.
- 23.. Панарин П.Я. Организация работы линейного флота / П.Я. Панарин. – М. : Транспорт, 1980. – 192 с.
- 24.Пасюк Е.Д. Механизм повышения эффективности услуг, оказываемых круизными компаниями на морском рынке труда; Санкт-Петербург, 2008, режим доступа: engec.ru/system/files/old/121006255440978500.pdf.
25. Примачев Н.Т. Экономическая стратегия эффективного развития морских торговых портов / Н.Т. Примачев, О.Н. Степанов. – Одеса : Консалтинг, 1998. – 192 с.

- 26.Примачев Н.Т. Тенденции развития мирового транспортного рынка: материалы Второй научно-практической конференции, 22-23 апреля, 2016. Одесса/Під ред.: Н.Т.Примачев, И.А.Голубкова, Н.Н.Примачева.- Одесса: ОНМА, 2010.-174с.
27. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Арматор (рус.) (Современный экономический словарь. — 2-е изд., испр.). М.: ИНФРА-М. 1999. Проверено 25 сентября 2014.
- 28.Раховецкий А.Н. Эффективность рейса морского судна/А.Н. Раховецкий. – М. : Транспорт, 1989. – 141 с.
- 29.Семенов А. Аксиомы управления//www.strategy-business.com/
- 30.. Тарасенко С.В. Бухгалтерська модель господарської діяльності судноплавних компаній: теоретичні положення / С.В. Тарасенко // Економіка та підприємництво : зб. наук. пр. молодих учених та аспірантів. – К. : КНЕУ, 2012. – № 28. – С. 452–462.
31. Тихомирова О. Г. Організаційна культура: формування, розвиток і оцінка / О. Г. Тихомирова. - Видавництво: Санкт-Петербург, 2008. - 148 с.
32. Фейгенбаум А.В. Интервью, статьи и речи по вопросам полного контроля качества.- М.: Изд-во стандартов, 1990. - 66 с.
33. Чухрай Н.І. Формування ланцюга поставок, питання теорії та практики/ Н.І.Чухрай, О.Б. Гірна-Львів; Вид-во інтелект-Захід, 2007.- 232с.
- 34.Щербина В.В. Эффект масштаба как фактор снижения себестоимости перевозок / В.В. Щербина [Електронний ресурс]. – Режим доступа : http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Rmugt/2_010_33/Files/3302.pdf.
- 35.Cariou P. Liner Shipping / P.Cariou. – World Maritime University. – Genoa, 2006. – 57 p.
- 36.Ferrari C. Co-operation in Liner Shipping / C.Ferrari. – Shipping-Trading Institute. – Genoa, 2004. – 28 p.

37. Gregory K. Economies of Scale in International Liner Shipping and Ongoing Industry Consolidation: An Application of Stigler's Survivorship Principle / K.Gregory. – Virginia Polytechnic Institute and State University. – Virginia, 2000. – 85 p.
38. Haezendonck E. Essays on Strategy Analysis for Seaports / E.Haezendonck. – Leuven : Garant, 2001. – 125 p.
39. Musso E. Maritime and Port Economics / E.Musso. – University of Genoa. – Genoa, 2006. – 49 p.
40. Stopford M. Defining the Future of Shipping Market / M.Stopford. – ITIC Forum, 2000. – 20 p.
- 41.V.Roth., Marjolijn van der Velde, World class banking Benchmarking the Strategies of Retail Banking Leaders, Fuqua School of Business, Duke University Bank Administration Institute // American Banker. 2013, Desember 3
- 42.Інноваційні технології в сучасній діяльності крyїнгової компанії.
/Опря Г.О./ Щорічна науково-практична конференція молодих учених: Сучасні технології в економіці і кібернетиці: досвід, проблеми, тенденції, ефективність, Одеса,2017, с.40-42