

Список використаної літератури:

1. Аتكиссон А. Як сталий розвиток може змінити світ: пров. з англ. А. / Аتكиссон . - БІНОМ Лабораторія знань, 2015. - 455 с.
2. Проблеми сталого розвитку підрозділів глобальної морської транспортної індустрії / Под ред Н. Т. Примачева , Н. Klimek . - Одеса, Гринь , Gdansk , UG ITiHM , 2014. - 316 с .
3. Сакс Дж. Д. Макроекономіка. Глобальний похід / Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрі ; пер. з англ. О. В. Буклемітева і ін. - Справа, 1996. - 847 с.
4. Amado G., Ambrose A. The Transitional Approach to Change. London: Karnac Books, 2001.

Сенько О.В.

*професор кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту*

Національного університету «Одеська морська академія»

**ВДОСКАНАЛЕННЯ ВАЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ РІВНІВ МЕНЕДЖМЕНТУ
У СИСТЕМІ СУЧАСНОГО СУДНОПЛАВСТВА**

Сучасні параметри функціонування ринку морської торгівлі, посилення регуляторної політики, реалізація політики пріоритетів з боку провідних операторів зумовлюють ускладнення прийняття менеджерських рішень на усіх рівнях менеджменту судноплавних компаній. Але особливо важливим стає взаємозв'язок різних рівнів управління судноплавними компаніями, від керівництва до безпосередньо судна. Головною метою судновласників є отримання максимального прибутку від експлуатації. А головною метою екіпажу є зберігання безпеки судноплавства та збереження судна. Ці цілі на перший погляд є окремими та ніякої суперечливості не мають. Але слід розрізняти базові основи стійкого розвитку судноплавної компанії та умови, які відхиляють її від стандартного розвитку. Поміж перших особливе принципове значення зберігає динаміка економічного розвитку підсистем світового судноплавства та змінення інноваційних підходів до організації процесу транспортування вантажів. Серед другої групи факторів є певна асиметрія підходів окремих підсистем судноплавства. Тому зберігається ризик прийняття і реалізації менеджерських рішень у функціональній та інвестиційній діяльності судноплавних компаній. Це й зумовлює важливість дослідження і уточнення окремих позицій в управлінні ефективністю функціональної діяльності судноплавних компаній. При цьому посилюється значення розвитку взаємодії окремих складових глобального судноплавства. Складність управління

процесами розвитку і стійкого позиціонування у судноплавному бізнесі зумовлюється складною сукупністю зовнішніх факторів. Тому у реалізації рішень зберігається вірогідність досягнення поставленої мети.

Особливе місце у системі збалансованого функціонування торговельного судноплавства в розвинених країнах світу, поряд з управлінням техніко-економічним рівнем, займає адміністрування, яке спрямоване на забезпечення надійності судноплавства у міжнародних та внутрішніх сполученнях за будь-яких умов [1]. Така стандартизація стає основою нерівномірності розподілу транспортного флоту за країнами регіону через підвищення капітальних і поточних витрат на утримання суден за критеріями безпеки та екологічності, прийнятим згідно з діючими стандартами. Тому важливо сформулювати струнку наукову парадигму стійкого розвитку в системі жорсткого обмеження національних інтересів з боку міжнародних регуляторних принципів.

Такий підхід також є основою непорозуміння між різними рівнями менеджменту судноплавних компаній.

При цьому у низці випадків основною проблемою стає не величина прямих комерційних витрат. Їхня характеристика зумовлюється рівнем ненадійності прийняття менеджерських рішень. Проблемою лишається недостатня увага, яка приділяється обліку параметрів загальної безпеки торговельного судноплавства [2].

Операторські судноплавні компанії, конкуруючи між собою, обирають найбільш ефективні варіанти експлуатації власного флоту. Тому виникають завдання вдосконалення методів оцінки та обґрунтування інноваційних і менеджерських рішень.

В умовах глобалізації ринку морської торгівлі та діяльності Міжнародної морської організації формуються досить прозорі умови досягнення поставлених цілей власницьких структур. У системі управління вантажопотоками визначальним є фактор стабільності тарифу та зниження експлуатаційних витрат. Особливо це стає важливим в умовах пандемії та економічної кризи.

Наприклад, круїзне судноплавство знаходиться у найскладніших умовах, коли значна частина компаній зовсім зупинила свою роботу, однак при цьому намагається зберегти компетентні трудові ресурси. Що в свою чергу потребує значних витрат.

Це можливо забезпечити лише при скоординованій роботі усіх рівнів управління судноплавними компаніями.

Варто визнати, що основною проблемою розвитку збалансованості судноплавства залишається досягнення точки усталеності окремих судноплавних компаній. Проте, навіть ця позиція не гарантує уникнення різних видів ризиків операторської та інвестиційної діяльності, ризиків пов'язаних з прийняттям управлінських рішень [3].

Тому й слід розрізняти об'єктивні параметри транспортного сервісу світових економічних відносин та практичні рішення, які приймаються окремими провідними транспортними підсистемами.

Список використаної літератури:

1. Примачов Н. Т. Стратегічні аспекти формування економічного потенціалу морської транспортної індустрії. / Н. Н. Примачова: моногр. – Одеса: НУ «ОМА», 2019. – 301 с.
2. Колегаєв І. М. Принципи комплексного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської індустрії. – Одеса: НУ «ОМА», 2017. – 332 с.
3. Котлубай О. М. Проблеми теорії практики розвитку морського транспорту України. – Одеса: ІПРЕДНАН України, 2011. – 268 с.

Сотниченко Л.Л.

*д.е.н., професор кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту,
Національного університету «Одеська морська академія»*

**ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ
ТЕХНОЛОГІЙ НА ТРАНСПОРТІ ПРИ ЦИФРОВІЗАЦІЇ**

Попит на транспортні послуги продовжує зростати, за прогнозами експертів в майбутньому вимоги до транспортної системи країни, як і окремих регіонів, будуть тільки наростати. Незважаючи на це в управлінні транспортними системами існує набір глобальних системних проблем, вирішення яких до сих пір не запропоновано. Збереження поточної ситуації може привести до уповільнення зростання економіки України, ослаблення конкурентоспроможності на світових ринках експорту / імпорту, і може привести до відставання в розвитку окремих секторів виробництва, в тому числі транспортного. Тому, завдання транспортної забезпеченості при підвищенні вантажопотоку і швидкості виконання логістичних операцій і функцій під час перевезення вантажів, так само, як і завдання оптимізації ефективності транспортно-логістичних компаній і експедиторів стають високо-пріоритетними і стратегічно важливими для розвитку країни.

До досягнень науково-технічного прогресу в галузі інформатики та цифрових технологій, що дозволяють реалізовувати методику логістичного управління, відносять [1]: