

Оксана В. Белякова¹, Олена О. Очередько²

УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ СУЧАСНОСТІ

У статті досліджуються окремі питання управління на підприємствах морського транспорту в умовах сучасності. Зазначено велике значення морського транспорту для світової економіки. Значний вплив на світову економіку здійснює пандемія коронавірусного захворювання (COVID-19), яка послужила поштовхом до розвитку нових тенденцій, які змінять вигляд морського транспорту. Основним засобом виходом з таких ризикових ситуацій стала організація робочого процесу на підприємствах морського транспорту. Зазначено, що керівнику підприємства доводиться враховувати певні критерії регіонального і світового рівнів. Базовими значеннями для адаптивної роботи підприємств морського транспорту є дотримання вимог карантину, адже від цього залежить їх стійкість в середовищі постійної конкуренції, безпеки працівників та можливості незмінної активної діяльності організації. Зазначено, що на даний момент основні сучасні тенденції полягають у введенні жорсткого управління, з одного боку, з іншого – дозованої свободи діяльності. Система стримувань і противаг, заохочення і мотивації, оцінювання та регулювання показників, допомагає управлінням робити свою справу. Цей підхід спрямовує кількісні людські ресурси в продуктивних напрямках, в той же час не заважає позасистемним персонажам займатися творчістю, експериментом і, таким чином, отримувати свій шанс і в разі успіху, робити більш вагомий внесок у спільну справу.

Ключові слова: морський транспорт; транспортні перевезення; економіка; управління; підприємство.

Рис. 1. Літ. 12.

DOI: 10.32752/1993-6788-2021-1-237-27-33

Oksana V. Bieliakova, Olena O. Ocheredko

MANAGEMENT IN ENTERPRISES MARITIME TRANSPORT IN MODERN CONDITIONS

The article examines particular issues of management at maritime transport enterprises in modern conditions. The great importance of maritime transport for the world economy is indicated. The coronavirus disease (COVID-19) pandemic is having a significant impact on the global economy, setting off new trends that will change the face of maritime transport. The main means of getting out of such risky situations has become the organization of the work process at maritime transport enterprises. It is noted that the head of the enterprise has to take into account certain criteria of the regional and world level. The basic values for the adaptive work of maritime transport enterprises are compliance with quarantine requirements, because their stability in an environment of constant competition, the safety of employees and the possibility of the organization's continued active work depend on this. It is noted that at present the main modern trends are the introduction of strict control, on the one hand, and, on the other hand, dosed freedom of activity. The system of checks and balances, encouragement and motivation, evaluation and regulation of indicators helps managers in their work. This approach directs quantitative human resources in productive directions, while at the same time does not prevent non-systemic characters from being creative, experimenting and, thus, getting their chance and, if successful, making a more significant contribution to the common cause.

Keywords: maritime transport; transportation; economy; management; enterprise.

Peer-reviewed, approved and placed: 03.03.2021.

¹ Azov Maritime Institute of the National University "Odesa Maritime Academy". Ukraine.

² Azov Maritime Institute of the National University "Odesa Maritime Academy". Ukraine.

Постановка проблеми. У сучасному світі всі країни взаємодіють між собою. Закономірним результатом розвитку продуктивних сил і виробничих відносин є їх вихід за рамки національних економік і формування світового господарства.

Світова економіка — це багатогранна економічна система, вдосконалення якої залежить від багатьох факторів, одним з яких є процес обміну товарами і послугами між країнами. Сучасна світова економіка функціонує в умовах інтеграційних процесів, виходить на новий етап і тип інтернаціоналізації виробництва. На сьогоднішній день країни і всі регіони світу безпосередньо об'єднані між собою не тільки фінансовими і товарними потоками, а й світовим виробництвом, бізнесом, інформаційними технологіями та ін.

Морський транспорт — одна з найбільш важливих складових розвитку світової економіки та життя в цілому. Транспортні перевезення є стратегічно важливим сектором світової економіки. Прискорення процесів взаємодії всіх галузей економіки провокує транспортний сектор на постійні поліпшення. Структурні зміни, які характеризують процеси глобального виробництва і міжнародної торгівлі, відбуваються завдяки еволюційним стрибків у світовому транспортному секторі. Транспорт здійснює значний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь в процесі відтворення і виступає в ролі однієї з головних частин системи економічних відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. За великий період вивчення даної сфери світової економіки в зарубіжних і вітчизняних наукових дослідженнях увага приділялася дослідженню стану, чинників розвитку, а також розглядалися дії на державному рівні, спрямовані на збільшення конкурентоспроможності даного сектору. Це відображено в працях таких українських науковців, як С. Мінакова, І. Познанська, О. Гапонюк, Д. Чаркіна, Ю. Коскіна, О. Петренко [1-8] та інші.

Однак, суттєві зміни в розвитку світового ринку транспортних послуг ще не отримали всебічного висвітлення в сучасних дослідженнях. На даному етапі розвитку ринку транспортних послуг залишається безліч невирішених питань. Зокрема, недостатня увага приділяється вивченню удосконалення управлінської системи транспортної сфери.

Метою є дослідження процесу управління на підприємствах морського транспорту в сучасних умовах господарювання.

Основні результати дослідження. Морський транспорт є найбільш поширеним при перевезенні вантажів, має реальні передумови для розвитку експортного потенціалу, саме морський транспорт спроможний здійснити прорив у забезпеченні країни валютою і в перспективі витягнути інші ланки економіки, що мають з ним господарські зв'язки, діяльність морського транспорту впливає на конкурентоспроможність економіки України [9].

Світова практика свідчить, що до основних особливостей морських транспортних перевезень відносять:

- різноманіття способів перевезення вантажів (перевезення вантажів навалом (зерно, руда, вугілля і т.п.);
- перевезення наливних вантажів (нафта, нафтопродукти, добрива і т.п.);
- контейнерні перевезення;

- перевезення великогабаритної і великотоннажної продукції;
- значна кількість посередників (морські перевізники працюють напряму лише з замовниками, що здійснюють значні обсяги поставок), тому інтереси вантажовласника (одержувача) представляє експедитор;
- більша частина перевізників зареєстровані закордоном;
- більша частина морських портів має чітку спеціалізацію, що зумовлює певні особливості постачання товарів;
- значна частина транзиту в загальному обсязі вантажопотоку;
- широка географія руху вантажів [10].

З цього погляду, морські перевезення, які в сучасному світі займають важливе місце в національних та міжнародних вантажних та пасажирських перевезеннях, стали дедалі активніше брати участь у транспортній діяльності.

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Водний транспорт, що обслуговується у морських портах, є найдешевшим та відносно екологічним у порівнянні з іншими видами транспорту, що робить його конкурентним всередині країни для цілей внутрішньої та міжнародної торгівлі.

Галузь з одним з найпотужніших потенціалів серед провідних країн світу:

- 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік;
- 5000 галузевих суб'єктів господарювання;
- 100 000 моряків – громадян України;
- 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць в суміжних галузях.

На сьогодні портова система України налічує 18 морських портів, 13 з яких знаходяться на континентальній території України, і 5 портів – на тимчасово окупованій території АР Крим. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн. т. [11].

Однак на данному етапі розвитку світової економіки пандемія коронавірусного захворювання (COVID-19) наочно продемонструвала глобальну взаємозалежність держав і послужила поштовхом до розвитку нових тенденцій, які змінюють вигляд морського транспорту. Динаміка морських перевезень виявилася стійкішою, ніж очікувалося, частково в силу того, що пандемія COVID-19 розгорталася поетапно і з різною швидкістю, обираючи несхожі шляхи в різних регіонах і на різних ринках.

За наявними прогнозами в 2021 році паралельно з відновленням обсягів товарної торгівлі та світового виробництва морські перевезення зростуть на 4,3 % (рис. 1).

Середньостроковий прогноз також залишається позитивним, хоча він враховує наростання ризиків і факторів невизначеності і прогнозоване зниження темпів зростання світової економіки. За останні два десятиліття сукупний середньорічний темп зростання морських перевезень склав 2,9 %, проте, за прогнозами ЮНКТАД, в період 2022-2026 років цей показник знизиться до 2,4 % [12].



Рис. 1. Міжнародна морська торгівля, світовий валовий внутрішній продукт (ВВП) та відношення морської торгівлі до ВВП, 2006-2021 рр.
(%-на річна зміна та співвідношення) [12]

У рамках пандемії COVID-19 підприємства морського та річкового транспорту знаходяться в ситуації невідомості. Багатьом підприємствам приходится відчувати на собі хвилеподібні збитки і адаптуватися. Основним засобом виходом з таких ризикових ситуацій стала організація робочого процесу на підприємствах морського транспорту. Так, керівнику доводиться враховувати масу критеріїв, а саме: рекомендації Всесвітньої організації охорони здоров'я, МОЗ, тенденції поширення на місцевому, регіональному і світовому рівнях, різні обмеження, особливо закриття кордонів, оцінювати потенційні ризики перебоїв в економічній діяльності, переглядати або розробляти план по забезпеченню безперервної діяльності з урахуванням рекомендацій центральних або місцевих органів влади для підвищення міцності бізнесу і підтримки працівників, їх сімей, зміцнення гігієнічного стану, застосовуючи принципи соціального дистанціювання і багато іншого.

Зараз же склалися певні дії керівництва в додаткових заходах, що застосовуються в багатьох організаціях, наприклад: призначити одну людину або групу координаторів для доведення інформації про COVID-19, регулярний обмін відомостями про відповідні заходи, можливості і тенденції, створювати і поширювати інформацію про процедури і політиці свого підприємства, в тому числі за гнучку організацію праці, віддалену роботу, відсутність на місці роботи, відпустку через хворобу, скорочення кадрів та інше. Так само варто додати обережність по відношенню до відвідувачів організації, адже трудовий ресурс як ніколи зараз є цінним.

У дистанційній формі праці не всі компанії можуть працювати, в залежності від їх специфіки. В даному сенсі керівник повинен врахувати такі

аспекти: наявність відповідного обладнання, технологій та навчання, необхідних для того, щоб підтримувати зв'язок з колегами та організацією. Чітке розуміння і визначення того, що очікується від керівників і працівників в плані роботи і умов її виконання.

Наявність можливості розпоряджатися часом, щоб працівники могли працювати в такий час і в такому місці, які зручні організації в цілому, досягаючи максимальної продуктивності. Уточнення зобов'язань працівника, який працює в онлайн режимі, в таких питаннях, як робочий час, конфіденційність і безпечні методи роботи. Визначається система взаємообміну інформацією, документами, обліком та іншими визначеннями для злагодженого робочого процесу.

Все вище зазначене є в нинішній ситуації базовими значеннями для адаптивної роботи підприємств морського транспорту, адже від цього залежить їх стійкість в середовищі постійної конкуренції, безпеки працівників та можливості незмінної активної діяльності організації.

У сучасному світі, коли темпи розвитку людства і гонки за право бути вигодонабувачем у всіх галузях життєдіяльності, досягають свого історичного максимуму, грамотний менеджмент в будь-який — комерційний, політичний або соціальний діяльності, зараз затребуваний як ніколи.

Історично так склалося, що головним ресурсом, яким володіє людство, є сама людина. І поки роботи не замінили людей в більшості сфер зайнятості, людські маси потребують постійного управління та вдосконаленні методу цього управління. У будь-якій організації існує відокремлений лобі менеджерів, на яких покладається завдання ефективного управління безпосередньо людьми, а також фінансовими потоками, інформацією, технологіями та іншими похідними людської діяльності.

Будь-яка людська діяльність потребує регулювання. Прикладами цього можуть стати історичні прецеденти, коли нововведення, що впорядковують розрізнену систему, приводили до того, що її ефективність підвищувалася в рази, а вироблена методика управління ставала в основу подальшого еволюційного процесу за даним напрямком відносин.

Найбільш наочним в історії людства прикладом є масова соціалізація наших предків, чи то об'єднання багатьох людей в одну групу, керовану лідером, під керівництвом якого ця група консолідує свої зусилля навколо вирішення конкретних проблем: видобутку їжі, бойової ефективності групи, облаштування житла тощо. Надалі розвиток даного роду колективної діяльності призвело до неолітичної революції, що вивела людство на новий рівень життя.

Тепер держави, корпорації, великі і малі компанії, різного роду установи борються між собою за «місце під сонцем». Зараз, в більшості випадків, в руках у лідера і успішного менеджера є пакет документів, комп'ютер і його інтелект.

Слід зазначити, що на даний момент основні сучасні тенденції полягають в наступному. Важливість з одного боку жорсткого управління, з іншого — дозованої свободи діяльності. Ця формула вироблена емпірично, та показала свою ефективність і стала каноном.

Система стримувань і противаг, заохочення і мотивації, оцінювання та регулювання показників, допомагає управлінням робити свою справу.

Цей підхід спрямовує кількісні людські ресурси в продуктивних напрямках, в той же час не заважає позасистемним персонажам займатися творчістю, експериментом і, таким чином, отримувати свій шанс і в разі успіху, робити більш вагомий внесок у спільну справу, ніж інші.

Висновки. Таким чином, морський транспорт характеризується динамізмом, а також грікістю в управлінні з метою пристосовуватися до розвитку нових тенденцій, які змінюють такий вид діяльності. У сфері менеджменту удосконалення методів управління сприяють розвитку та швидкому виходу з ускладнених ситуацій під впливом зовнішніх і зовнішні факторів.

1. Мінакова, С. М. Принципи та перспективи участі морської транспортної галузі України у міжнародній системі морських перевезень / С. М. Мінакова, І. В. Познанська // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2019. Вип. 24 (2). С. 129-132.

2. Гапонюк О. І. Формування економічного механізму конкурентоздатності підприємств морського транспорту / О. І. Гапонюк, Д. О. Чаркіна // Економічний простір. 2019. № 144. С. 125-137.

3. Коскіна, І. О. Сучасний стан транспортного забезпечення морського експорту України / І. О. Коскіна // Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Транспортні системи і технології. 2019. Вип. 33 (2). С. 145-155.

4. Петренко, О. Оцінка стану та динаміки пасажирських перевезень морським транспортом в Україні та ЄС / О. Петренко // Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Сер. : Економіка і управління. 2019. Вип. 46. С. 5-19.

5. Статистика. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>.

7. Кушнір, Л. В. Аналіз роботи транспорту України за основними показниками / Л. В. Кушнір // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. 2015. Вип. 12 (2). С. 42-47.

8. Пеховський, А. Ю. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом в Україні: дис. к.ю.н. спец. 12.00.07 / А. Ю. Пеховський; Запорізький національний університет. Запоріжжя, 2017. 198 с.

9. Гальцова, О. Л. Сучасний стан та динаміка пасажирських перевезень морським транспортом в Україні / О. Л. Гальцова // Науковий вісник Полісся. 2019. № 2 (18). С. 120-125.

10. Попель С.А. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України / С.А. Попель, О.В. Неліпович, К.Д. Мотюк // Науковий вісник Ужгородського університету. 2013. С. 200-204.

11. Інформація про водний транспорт України. [Електронний ресурс]. <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.

12. Review of Maritime Transport United Nations, 2021. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf.

1. Minakova, S. M., Pozna ska, I. V. (2019). Pryntsypy ta perspektyvy uchasti morskoi transportnoi haluzi Ukrainy u mizhnarodnii systemi morskikh perevezen [Principles and prospects of participation of the maritime transport industry of Ukraine in the international system of sea transportation]. Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Serii : Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svi-

tove gospodarstvo – Scientific Bulletin of Uzhgorod National University. Series: International Economic Relations and the World Economy, 24(2), 129-132. [in Ukrainian].

2. Gaponyuk, O. I, Charkina, D. O. (2019). Formuvannia ekonomichnoho mekhanizmu konkurentozdatnosti pidpriemstv morskoho transportu [Formation of economic mechanism of competitiveness of maritime transport enterprises]. Ekonomichniy prostir. Economic space, 144, 125-137 [in Ukrainian].

3. Koskina, Yu. (2019). Suchasnyi stan transportnoho zabezpechennia morskoho eksportu Ukrainy [The current state of transport support for maritime exports of Ukraine]. Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho universytetu infrastruktury ta tekhnolohii. Seriiia : Transportni systemy i tekhnolohii. Collection of scientific works of DUIT. Series: Transportation Systems and Technologies, 33 (2), 145-155 [in Ukrainian].

4. Petrenko, O. (2019). Otsinka stanu ta dynamiky pasazhyrskykh perevezen morskym transportom v Ukraini ta YeS [Assessment of the status and dynamics of passenger transport by sea in Ukraine and the EU]. Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho universytetu infrastruktury ta tekhnolohii. Ser. : Ekonomika i upravlinnia. Collection of scientific works of DUIT. Series: Economics and Management, 46, 5-19 [in Ukrainian].

5. Sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Site of State Statistics Service of Ukraine]. www.ukrstat.gov.ua. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].

6. Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the Period up to 2030” from 30.05.2018, № 430-p [Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku" : vid 30.05.2018 r., № 430-r]. [www.kmu.gov.ua](https://www.kmu.gov.ua/en/npas/pro-shvalen-nya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-naperiod-do-2030-roku). Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/en/npas/pro-shvalen-nya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-naperiod-do-2030-roku> [in Ukrainian].

7. Kushnir, L.V. (2015). Analiz roboty transport Ukrainy za osnovnymy pokaznykamy [Analysis of the transport performance of Ukraine by major indicators]. Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu. Ser.: Ekonomichni nauky. Scientific Bulletin of Kherson State University. Series: Economic Sciences, 12 (2), 42-47 [in Ukrainian].

8. Pehovsky, A. Yu. (2017). Administrative responsibility for violation of the rules of carriage of passengers and goods by sea in Ukraine [Administrativna vidpovidalnist za porushennia pravyl perevezennia pasazhyriv ta vantazhiv morskym transportom v Ukraini]. Candidate's thesis. Zaporizhzhia: Zaporizhzhya National University [in Ukrainian].

9. Haltsova, O. L. (2019). Current state and dynamics of passenger transportation by sea in Ukraine [Suchasnyy stan ta dynamika pasazhyrskykh perevezen morskym transportom v Ukraini]. Naukovyy visnyk Polissya – Scientific Bulletin of Polissya. № 2 (18), 120-125[in Ukrainian].

10. Popel, S. A., Nelipovych, O. V., Motiuk, K. D. (2013). International sea freight: the current state and prospects of Ukraine's participation in them [Mizhnarodni mors ki vantazhni perevezennya: suchasnyy stan ta perspektyvy uchasti v nykh Ukrainy]. Naukovyy visnyk Uzhhorods koho universytetu. Scientific Bulletin of Uzhgorod University, 200-204 [in Ukrainian].

11. Information on water transport of Ukraine. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html> [in Ukrainian].

12. Review of Maritime Transport United Nations (2021). United Nations. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf [in English].