

Отже, для отримання університетами й іншими ЗВО інформації про зовнішнє середовище важливо не просто забезпечити статистичний облік усіх змін або проводити окремі дослідження з питань, що є нагальними на часі, а організувати постійний моніторинг, який би давав змогу проводити аналіз стану справ в регіонах та галузях і накопичувати відповідні дані. Це має підвищити рівень якості відомостей, що отримують користувачі, в більшому ступені задовольняти їхні потреби за рахунок надання їм не просто інформації, а підсумків аналізу та результатів прогнозів, які підготовлені до практичного застосування.

УДК 338.3:658:378.4(043.3)

Маркова Євгенія

д.е.н., професор,

Херсонський навчально-науковий інститут
Національного університету кораблебудування
імені адмірала Макарова

Година Олена

викладач кафедри економіки,

Херсонський навчально-науковий інститут
Національного університету кораблебудування
імені адмірала Макарова

СУЧАСНІ УМОВИ УПРАВЛІННЯ МОРСЬКОЮ ГАЛУЗЗЮ НА ОСНОВІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

В останні десятиліття в управлінській теорії та практиці став формуватися вид «нових стратегій», та «теорія сталого розвитку». Зростаюча конкуренція підвищила попит на інновації та якісні зміни в галузях господарства, що збільшили

значимість людського капіталу та набувають значимості напрямки:

1) загальна концентрація (на основі питомої ваги великих компаній в створюваному продукті галузі (або ВВП);

2) комплексна концентрація (на основі ступеня диверсифікації компаній);

3) ринкова концентрація (на основі питомої ваги монополії або олігополії що входять до групи компаній на відповідному ринку);

4) концентрація власності (на основі характеру розподілу голосуючих акцій серед власників компанії) [1];

5) створення фінансових передумов динамічного розвитку на основі стратегії внутрішнього та зовнішнього зростання

6) формування концепції сталого розвитку з урахуванням раціонального природокористування (соціо-еколого-економічної системи).

Український і закордонний досвід показує значимість для підйому економіки нових структур і систем управління. Однак, одночасно, вони вимагають іншої економічної і фінансової політики і управлінських змін на макрорівні.

Створення фінансових передумов динамічного розвитку морської галузі передбачає:

– залучення в галузь інвестицій для оновлення виробничого апарату;

– істотне зниження податкового навантаження на галузь (в 2 і більше разів);

– реструктуризацію заборгованості минулих років, що є, в основному, результатом недосконалості законодавства;

– розвиток ринкової інфраструктури в рибному господарстві і, як перший крок, єдиного інформаційного простору, що дозволить істотно скоротити кількість посередників (інтернет-аукціони);

– створення фонду пільгового кредитування основних і обігових коштів.

На жаль, будь-який бізнес в перспективі досить ризикований, особливо в транспортній сфері.

В умовах динамічності ринку, підприємства адаптуються до мінливих умов середовища за допомогою використання різних стратегій розвитку і зростання.

При стратегії внутрішнього зростання, під якою розуміється розвиток всередині вже існуючого самостійного підприємства за рахунок інтенсифікації виробництва: повне завантаження виробничих потужностей, зміна технології, техніки, впровадження інновацій – оптимальний розмір може збільшуватися, тобто переходити від одного оптимального розміру до іншого в діапазоні допустимих значень або не змінюватися, а прибуток, що відображає зростання підприємства, збільшуватися, що пов'язано з інноваціями і, відповідно, зменшенням витрат [2].

Стратегія зовнішнього зростання передбачає об'єднання самостійних підприємств галузі за допомогою укладення договорів у формі спільних підприємств (концерни, злиття) і зміни предметно-майнових відносин (покупка, оренда). Збільшення прибутку можливе в результаті екстенсивних факторів росту підприємства. Витрати зростають пропорційно зростанню обсягу прибутку, і пропорційно зростає і розмір підприємства, який прагне до максимально допустимого значення.

У галузі можуть бути присутніми підприємства різних розмірів, кожен з яких може прийматися оптимальним в залежності від стратегічних факторів росту в діапазоні допустимих меж розмірів підприємств (суден).

Морська галузь – виключно складний сектор економіки. Вона являє собою систему, де тісно взаємодіє безліч різних підсистем з динамічно змінюваними змінними.

Різке загострення глобальних екологічних проблем послужило початком формування концепції сталого розвитку, основна ідея якої полягає в гармонійному, збалансованому використанні природних ресурсів, необхідності їх раціонального споживання в даний час таким чином, щоб були враховані інтереси майбутніх поколінь. Раціональне природокористування, що представляє собою досить повне використання видобутих природних ресурсів, забезпечення відновлення поновлюваних природних ресурсів, а також максимальне використання відходів виробництва, в даний час, стає основним принципом сталого розвитку [3].

Морська галузь, як одна з перших видів діяльності, освоєних людством, в даний час зачіпає ряд глобальних економічних, екологічних та соціальних проблем: забезпечення продовольчої безпеки населення, забруднення морів і океанів, збереження екологічного балансу в процесі використання водних біологічних ресурсів (ВБР) і інші. Виникаючі різноспрямовані проблеми можна спробувати вирішити, якщо розглядати морську транспортну сферу як єдину систему, складну, відкриту та динамічну, що включає в себе екологічну, соціальну та економічну підсистеми (рис.1).

Підсистеми є стохастичними, а їх функціонування і розвиток обумовлюється впливом достатньої кількості екзогенних і ендогенних факторів, багато з яких мають невизначений або випадковий характер.

Подальшого розвитку набуває вивчення проблеми обмеженої можливості екологічної підсистеми задовольняти потреби економічної та соціальної підсистем морської галузі.

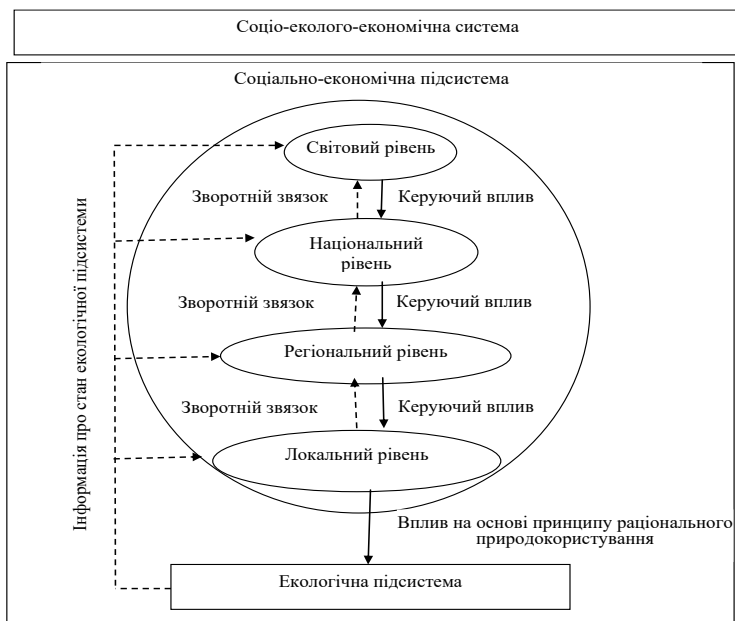


Рис. 1. Схема функціонування соціо-еколого-економічної системи морської галузі

Список використаних джерел

1. Володькина М.В. Стратегічний менеджмент. К.: Знання-Прес, 2002 149 с.
2. Васюкова Г. Економічні перетворення у розвитку морського транспорту. Економіка АПК. 2020. № 1. С. 25-28.
3. Полунєєв Ю. В. Конкурентоспроможність: країна, регіон, підприємство. Рада конкурентоспроможності України К.: ЛАТ & К, 2021. 176 с.