

1990 to 2008. Proceedings of the National Academy of Science April 2011.

4. Bringezu, S., O'Brien, M., and Schütz, H. Beyond biofuels: Assessing global land use for domestic consumption of biomass. A conceptual and empirical contribution to sustainable management of global resources. Land Use Policy. 2012. 29. 224–232.

УДК 627.2:656.6

Стовба Тетяна

к.е.н., кафедра економіки та морського права
Херсонська державна морська академія

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

Генеральна Асамблея ООН 25 серпня 2023 р. проголосила Міжнародне десятиліття науки для сталого розвитку починаючи з 2024 р. Концепція сталого розвитку спрямована на задоволення потреб нинішніх та майбутніх поколінь завдяки збалансованому досягненню економічних, соціальних та екологічних глобальних цілей. Враховуючи вищезазначене ухвалення стратегічних управлінських рішень наразі має стосуватись перш за все зазначених орієнтирів концепції сталого розвитку.

Понад 80% вантажів у світі доставляють морським транспортом [1], який має такі основні проблеми для розв'язання: зростання експлуатаційних видатків суден, збільшення викидів забруднюючих речовин у довкілля, виникнення морських аварій, більшість з яких є результатом людської помилки: приблизно від 75% до 96% від усіх морських аварій [2]. Варто зазначити, що враховуючи географічне розташування та наявний потенціал України у

повоєнний період морська галузь здатна стати потужним джерелом наповнення держбюджету. Нова реальність характеризується важкопрогнозованими подіями. Тому наразі створити міцні конкурентні переваги поодиноці підприємствам морської галузі для забезпечення сталого розвитку складно.

Ефективність експлуатації морського транспорту як важливого компонента морської галузі залежить від зусиль усіх учасників процесу перевезення вантажів – від вантажовідправника до вантажоотримувача. Тому конкурентні переваги морського транспорту необхідно формувати за ланцюгом створення цінності М. Портера [3], який передбачає гармонійне функціонування усіх учасників перевезення вантажів, що дозволить отримати синергійний ефект: судноплавних компаній; морських портів; виробничих, видобувних, переробних та ін. підприємств, які мають сировину або готову продукцію для перевезення; постачальників паливно-мастильних матеріалів, запасних частин, продовольства для екіпажів, ремонтних послуг для суден, освітніх послуг для членів екіпажу; інших транспортних підприємств (автомобільного, залізничного, повітряного, які беруть участь у мультимодальних перевезеннях) та установ (банки, страхові, логістичні та ін. компанії); каналів розподілу; споживачів продукту тощо.

В умовах турбулентності необхідна стратегічна гнучкість для реінжинірингу бізнес-процесів та інноваційного розвитку усіх ланок ланцюга створення цінності морського транспорту, оскільки можуть бути використані неефективні канали торгового обслуговування, ринкової інфраструктури, або виробник не врахував зміни у потребах або забаганках споживачів тощо. Відтак продукція виробників не матиме попиту, а вантажний транспорт, відповідно, вантажів для перевезення. Так само і морський транспорт якщо не враховуватиме трансформації, які відбуватимуться у попередніх ланках ланцюгу створення цінності (особливості

потоків вантажів, динаміку та напрямки розвитку підприємств, які надають готову продукцію або сировинні ресурси для перевезення, обладнання причалів портів, ситуацію на ринку енергоресурсів (суднового пального, мастила тощо), брак морських фахівців або відсутність у них необхідних компетентностей, якість послуг з судноремонту, впровадження цифровізації на суднах та портах та ін. не зможе ефективно досягати глобальних цілей. Залежність учасників процесу морського перевезення вантажів сприяє тому, що відповідні держави мають шукати шляхи для активнішої співпраці з метою реалізації своїх глобальних цілей. Виходом може стати використання прагматичного стратегічного партнерства між усіма учасниками ланцюга та впровадження інновацій, що сприятиме безпечному та ефективному функціонуванню підприємств морської галузі в контексті сталого розвитку. Основними мотивами та сприятливими умовами для створення прагматичного стратегічного партнерства є спільність цілей сталого розвитку (забезпечення енергоносіями, продовольством та іншими видами сировини та природних ресурсів, безпечний доступ до життєво важливих регіонів світу тощо) взаємозалежність та доповнюваність економік держав, перспектива розв'язання ресурсних проблем країн, розширення ринку збуту товарів тощо [4, с. 163-164].

Стратегічне партнерство сприятиме отриманню учасниками ланцюга переваг: обмін інформацією, необхідною для ухвалення рішень; створення інтегрованого виробничого потенціалу для досягнення глобальних цілей; можливість реінжинірингу існуючих бізнес-процесів та формування нових напрямів бізнесу; використання партнерами результатів проведених досліджень та спільного комплексу маркетингу для оптимізації витрат, передачі технологій, знань та товарних знаків для появи міцних конкурентних переваг; досягнення стратегічної гнучкості тощо [5, с. 44].

Застосування ланцюгу створення цінності дозволить врахувати потреби споживачів при формуванні конкурентних переваг підприємств морської галузі, створити нові робочі місця відповідно до трансформацій ринку, з випередженням готувати фахівців, що відповідають вимогам сталого розвитку та очікуванню роботодавців, скоротити викиди забруднюючих речовин та забезпечити безпеку перевезень внаслідок використання високотехнологічних транспортних засобів, інтелектуальних транспортних систем, зменшити видатки на доставку вантажів та збільшити доходи підприємств галузі. Використання прагматичного стратегічного партнерства, яке передбачає встановлення між державами відносин з метою розвитку в них морської галузі сприятиме ухваленню ефективних рішень в контексті сталого розвитку.

Список використаних джерел

1. Міжнародні морські перевезення. ТОВ «Фрідман–Україна». URL: <https://friedman.com.ua/info/transport-traffic/transportation-forwarding/mezhdunarodnye-morskie-perevozki-403> (дата звернення 12.08.2023).

2. В Норвегії створили перший у світі безпілотний контейнеровоз з нульовим викидом. Центр транспортних стратегій. URL: <https://cfts.org.ua/news/2020/11/30/v-norvegii-sozdali-pervyy-v-mire-bespilotnyy-konteynerovoz-s-nulevym-vybrosom-62129> (дата звернення: 24.09.2023).

3. Ланцюжок створення цінності. Discovered. URL: <https://discovered.com.ua/management/epochka-sozdaniya-cennosti/> (дата звернення 20.08.2023).

4. Гнип О. Стратегічне партнерство та його моделі у міжнародних відносинах. Гуманітарні та соціальні науки : матеріали III Міжнар. конф. молодих вчених HSS-2011, м.

Львів, 24–26 листопада 2011 р. Львів, 2011. С. 162–165. URL: <https://ena.lpnu.ua/items/22e8d915-86ca-448c-9744-d16ba8a98f38> (дата звернення 30.10.2023).

5. Данилюк М.О., Крихівська Н.О., Данилюк-Черних І.М. Стратегічне партнерство суб'єктів господарювання з позицій поведінкової економіки Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2020. № 29. С. 41-46. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-29-8> (дата звернення 30.10.2023).

УДК 316.776.3

Фроленкова Надія

к.е.н., доцент кафедри менеджменту та публічного
врядування Національного університету водного
господарства та природокористування

СТРАТЕГІЧНІ КОМУНІКАЦІЇ В УПРАВЛІННІ КОМАНДАМИ ТА ПРОЕКТАМИ

Комунікація – це ефективний управлінській засіб розвитку та реалізації заходів необхідних для досягнення поставлених цілей як організації, так і окремих проектів і команд.

Зміна управлінських підходів на сучасну модель менеджменту зумовлює перехід від моделі інформування до моделі взаємодії всіх учасників в процесі прийняття управлінських рішень. У вузькому розумінні комунікації є засобом підвищення ефективності запланованого результату в процесі міжособових комунікацій.