

ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНІХ МЕНЕДЖЕРІВ ДО УПРАВЛІННЯ МОРСЬКОЮ ЛОГІСТИЧНОЮ СИСТЕМОЮ

PROBLEMS OF TRAINING FUTURE MANAGERS FOR OPERATION THE MARINE LOGISTICS SYSTEM

У статті йдеться про транспортну логістику, що є однією із ключових складових морської логістичної системи, ключовим завданням якої є повноцінне задоволення потреб споживачів у перевезенні їх вантажів, до того ж ефективні транспортні системи забезпечують економічні та соціальні можливості та переваги, такі як краща доступність до ринків, зайнятість та додаткові інвестиції, разом з тим, транспорт впливає на такі економічні фактори як географічна спеціалізація, масштаб і сфера виробництва, посилена конкуренція, підвищена вартість землі і все це відбувається на фоні зростання вимог щодо необхідного рівня логістичного обслуговування та гнучкості логістичних послуг.

Судноплавство – дуже специфічна сфера економічної діяльності, яка представляє найбільш міжнародний характер у світовій торгівлі, адже ланцюг поставок включає багато ланок – від постачання сировини до доставки перероблених товарів споживачеві.

Морська торгівля має цілісну структуру, яка охоплює економіку, бізнес, політику, право, техніку та логістику, а також пов'язані з ними й інші аспекти, зокрема технологічні, соціальні та культурні.

У результаті технологічного вдосконалення судноплавство швидко змінюється. Так, цифровізація та високий рівень автоматизації призводять до важливих змін функціонування морського бізнесу та перегляду способів роботи судноплавства. Судноплавний бізнес стає більш технічним і вимагає висококваліфікованих і спеціалізованих фахівців, готових прийняти новітні технології. Означене обумовлює актуальність проблеми підготовки майбутніх менеджерів морської галузі.

У статті менеджери морської галузі розглядаються як глобальні бізнес-одиниці, чії операції здійснюються більш ніж в одній країні.

Ключові слова: транспортна логістика, економічні фактори, управління ланцюгами

постачання, система морської логістики, менеджери морської галузі.

The deals with transport logistics, which is one of the key components of the maritime logistics system, the key task of which is to fully satisfy the needs of consumers in the transportation of their goods, in addition, efficient transport systems provide economic and social opportunities and advantages, such as better access to markets, employment and additional investments, at the same time, transport affects such economic factors as geographic specialization, scale and scope of production, increased competition, increased land value, and all this occurs against the background of increasing requirements for the required level and flexibility of logistics services.

Shipping is a very specific sphere of economic activity, which represents the most international character in world trade, because the supply chain includes many links – from the supply of raw materials to the delivery of processed goods to the consumer.

Maritime trade has a holistic structure that encompasses economics, business, politics, law, technology and logistics, as well as other related aspects, including technological, social and cultural.

As a result of technological improvement, shipping is changing rapidly. Thus, digitalization and a high level of automation lead to important changes in the functioning of the maritime business and a revision of the way shipping works. The shipping business is becoming more technical and requires highly qualified and specialized professionals ready to adopt the latest technologies. This determines the urgency of the problem of training future managers of the maritime industry.

The article treats managers of the maritime industry as global business units whose operations are carried out in more than one country.

Key words: transport logistics, economic factors, supply chain management, maritime logistics system, managers of the maritime industry.

УДК 378.937

DOI <https://doi.org/10.32782/2663-6085/2023/57.2.33>

Чиж С.Г.,

канд. пед. наук,
доцент кафедри гуманітарних
дисциплін
Дунайського інституту
Національного університету
«Одеська морська академія»

Постановка проблеми у загальному вигляді.

Висока конкуренція у сфері морського транспортування обумовлює постійну необхідність пошуку шляхів скорочення витрат та можливостей отримання цінних конкурентних переваг в умовах одночасного скорочення гарантованих термінів доставки вантажів, та підвищення надійності каналів поставок.

Судноплавство є одним із найважливіших елементів світової економіки. При цьому концепцію доставки доцільно розглядати як всесвітню, адже її планування здійснюється на регіональній основі, а реалізація – на місцевій/національній основі. З цієї причини доставка товарів відбувається відповідно до міжнародних і національних правил і вимог.

Фундаментальними вимогами до менеджерів морської галузі може бути підвищення операційної

ефективності та ефективності обслуговування, щоб вони могли реалізувати більшу задоволеність клієнтів. Як наслідок, вища вартість морської логістики може сприяти вищій продуктивності як окремих менеджерів морської галузі, так і всієї логістичної системи. У цьому сенсі підвищення цінності морської логістики можна розглядати як важливий стратегічний аспект, який менеджери морської галузі повинні враховувати у своїй щоденній діяльності та управлінні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Теоретико-методичні засади формування професійної компетентності фахівців морського профілю розкрито у працях С. Волошинова, В. Захарченка, С. Козак, О. Літкової, І. Литвиненко, У. Лященко, І. Сокола та ін. Поняття транспортної логістики

та ланцюга поставок розглядають М. Christopher, S. Šamiĳa, I. Сокур, О. Тридід та ін.

Аналіз досліджень проблем транспортної логістики дає змогу сконцентруватись на цьому виді логістичної діяльності, пов'язаної з переміщенням продукції транспортним засобом за певною технологією в ланцюгу постачання.

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми. Специфічність професійної діяльності майбутніх менеджерів морської галузі, необхідність забезпечення їх конкурентоспроможності на ринку праці, ставлять підвищені вимоги до професійної підготовки здобувачів освіти вищих морських навчальних закладів України.

Незважаючи на внесок, зроблений вітчизняними та зарубіжними науковцями у розв'язання проблеми підготовки фахівців морського флоту до майбутньої професійної діяльності, є протиріччя між потребою міжнародних організацій у висококваліфікованих менеджерах та недостатнім рівнем сформованості їх компетентностей щодо шляхів оптимізації якості послуг суднових перевезень.

Мета статті – систематизація знань майбутніх менеджерів морської галузі щодо транспортної логістики як процесу організації ланцюга поставок.

Виклад основного матеріалу.

Думки науковців щодо поняття «транспортна логістика» розділились, що свідчить про певне розмаїття поглядів на цей рахунок.

Так, лаконічними є визначення О. Тридід, згідно з якими транспортна логістика є частиною логістичних операцій матеріального потоку від постачальника до кінцевого споживача, що здійснюються транспортними засобами та є системою з переміщення будь-яких матеріальних предметів, речовин тощо з однієї точки в іншу за оптимальним маршрутом [2].

У роботі І. Сокур це поняття визначається таким чином: це вид логістики, що управляє комплексом операцій, які забезпечують фізичне переміщення товарно-матеріальних цінностей між учасниками ланцюга поставок з мінімальними витратами, тобто переміщення потрібної кількості товару в необхідну точку, оптимальним маршрутом за необхідний час і з найменшими витратами [1].

Проаналізувавши та розглянувши різні визначення поняття «транспортна логістика» можна зазначити, що це процес організації ланцюга поставки, а також оптимізації транспортних систем, вибір виду і типу транспортних засобів, що виконуються за допомогою процесу планування, контролю за всіма транспортними та іншими операціями, наданням відповідної інформації вантажовласникам та здійснюється з мінімальними витратами.

Зауважимо, що транспортна послуга несе ряд витрат таких як праця, паливо, технічне обслуговування, адміністративні та інші витрати. Логістичні

витрати поділяються на ті витрати, які залежать від послуг або обсягу (змінні витрати), і ті, що не залежать (постійні витрати). Так, фіксовані витрати - це витрати на придбання та технічне обслуговування автомобільних доріг, кінцеві споруди і транспортне обладнання. Змінні витрати зазвичай включають витрати на лінійне перевезення, такі як паливо та праця, обладнання технічне обслуговування, обробка та пікап та доставка [4].

Транспортна логістика також є важливою складовою економіки через інтенсивне використання інфраструктури. Мобільність людей та вантажів, а також інформаційні та комунікаційні технології з кожним роком грають все більшу роль у глобальній економіці та є індикаторами економічних можливостей тої чи іншої країни [5].

Логістика та управління ланцюгом поставок інтегровані в різні бізнес-функції та прогреси з метою мінімізації витрат, максимізації вигод і прибутку та, таким чином, створення задоволеності клієнтів. Ланки цього ланцюга зосереджені на управлінні, плануванні, постачанні сировини та/або напівфабрикатів, плануванні виробництва, обробці сировини та/або напівфабрикатів, виробництві, пакуванні, зберіганні, складуванні, управлінні запасами, розподілі, транспортуванні, оптовій торгівлі, роздрібній торгівлі, маркетингу, продажу і охопленні клієнтів як кінцевих споживачів.

Таким чином, логістика та управління ланцюгом постачання не тільки координують діяльність готової продукції, вони також сприяють комунікації, розвитку інформаційних технологій, гуманітарних та суспільних наук.

Кожна ланка логістичної діяльності та ланцюгів постачання має бути інтегрована, щоб протистояти викликам глобалізації, а також використовувати ринкові умови всередині країни та за кордоном.

Морські перевезення, як центральний інтегрований компонент глобальних логістичних систем, змушені надавати не лише пов'язані з транспортом послуги, але й інші ширші логістичні послуги більш ефективним способом. Морську транспортну систему, яка бере участь у всіх логістичних потоках, часто називають «морською логістикою». Головною цінністю морської логістики було визнано досягнення високого рівня як операційної ефективності (наприклад, скорочення часу виконання робіт і бізнес-витрат), так і ефективності обслуговування (таких як гнучкість, оперативність і надійність обслуговування). Таким чином, максимізація вартості морської логістики та успішна інтеграція її цінності в глобальну логістику стають критично важливими стратегічними цілями морської галузі.

Логістика стала важливою сферою інтересів у глобальному бізнесі та управлінні та розглядається як засіб для покращення продуктивності та результатів фірм. Важливість логістики різко зросла, про що свідчить значна кількість уваги, яку

приділяють їй як практики, так і науковці, значною мірою завдяки внутрішнім і зовнішнім факторам, таким як глобалізація, зміна вимог споживачів, технологічні досягнення і промислова дерегуляція.

Управління логістикою та ланцюгами постачання необхідно для того, щоб контролювати потік матеріалів, товарів, інформації та інших ресурсів із циклічними зв'язками між джерелом виробництва та джерелом споживання у відповідь на вимоги та потреби клієнтів.

Морський транспорт є одним із ключових компонентів логістичної системи та відповідає за перевезення і обробку вантажів через океан а, отже, поєднує віддалені транспортні зв'язки між вантажовідправниками та вантажоодержувачами. Він також відіграє сполучну роль у з'єднанні всіх суб'єктів логістики (зокрема: клієнтів, постачальників, заводів, складів та інших каналів).

Якщо морський транспорт недостатньо інтегрований у цілі логістичні потоки, можуть виникнути додаткові витрати, непотрібні затримки та аварії, що порушить плавність логістичних потоків. Таким чином, морські перевезення повинні обробляти вантажі високоінтегрованим способом, йдучи в ногу з іншими компонентами логістики. У цьому відношенні морські перевезення можна розглядати як стратегічно важливу частину системи логістичної інтеграції.

Інтегрований попит на морський транспорт сформував концепцію «морської логістики», під якою розуміється процес планування, впровадження та управління переміщенням товарів. Так, морська логістика включає не лише діяльність, пов'язану з морським транспортуванням (укладання контрактів, доставка, переміщення вантажу та завантаження/розвантаження), але й інші логістичні послуги, зокрема: розпакування/наповнення, зберігання, складування, управління запасами, контроль якості, тестування, складання, пакування, перепакування, ремонт, внутрішній зв'язок і повторне використання.

Систему морської логістики складають три ключові компоненти: доставка, експлуатація порту/терміналу та експедирування вантажів.

Основною функцією судноплавної системи є переміщення вантажів вантажовідправників з одного порту в інший. Судноплаводство також надає інші логістичні послуги, зокрема: самовивіз, сповіщення про доставку, спеціальну службу обробки для клієнтів, які потребують певних послуг, вхідний/вихідний коносамент, відстеження та інформація про контейнери, а також інтермодальні послуги.

Ключовою функцією роботи порту/терміналу є завантаження/вивантаження вантажів на судно/з нього та підготовка вантажів для доставки до кінцевого пункту призначення споживача внутрішнім транспортом. Щоб гарантувати безперебійну та

швидку передачу вантажів до наступного етапу логістичної системи, портові/термінальні операції в сучасних логістичних системах передбачають не лише завантаження/розвантаження вантажів на/з судна, а й різні види послуг, включаючи складування, зберігання, пакування та організацію внутрішніх видів транспорту.

Іноді в процесі морських перевезень залучається третя сторона-посередник для організації складних процесів міжнародної торгівлі. Наприклад, експедитори бронюють судно від імені вантажовідправників або готують необхідні документи для морських перевезень та інші документи, необхідні для митних зборів та/або вимог до страхування. Вони також надають інші логістичні послуги, наприклад, управління запасами, пакування та складування.

Ці додаткові логістичні послуги є основною частиною діяльності фізичного розподілу, наприклад, складування, обробка матеріалів, пакування, інвентаризація товарів, планування розподілу, обробка замовлень, транспортування та обслуговування клієнтів. Таким чином, продуктивність морської логістичної діяльності неминуче впливає на загальну ефективність управління фізичним розподілом. Оскільки фізичний розподіл є одним із двох стовпів усього логістичного ланцюга, успішне управління морською логістикою має прямий вплив на загальне управління та операції як фізичного розподілу, так і управління логістикою.

Основна діяльність морської логістики складається з основних функцій менеджерів морської галузі (тобто судноплавних ліній, операторів портів/терміналів та експедиторів). Додаткові логістичні послуги менеджерів морської галузі та їхній організаційний потенціал, тобто управління людськими ресурсами, інформаційні системи, адміністративні навички та фінансова підтримка, є важливими для підтримки основної діяльності.

Клієнтами морської логістики є переважно вантажовідправники, які мають попит на послуги з доставки та експедирування вантажів, а судноплавні лінії є клієнтами операторів портів/терміналів. Однак, оскільки всі види діяльності в логістичній системі взаємопов'язані одна з одною, а на їх діяльність прямо чи опосередковано впливають інші, якість морських логістичних послуг також може впливати на поведінку всіх учасників інтегрованої логістичної системи. Наприклад, затримки в доставці або перевезенні вантажів можуть викликати серйозні проблеми не тільки з виконанням інших послідовних робіт, але й із своєчасною доставкою товарів кінцевим споживачам. Такі проблеми можуть призвести до серйозного незадоволення серед кінцевих споживачів та інших учасників усієї логістичної системи.

Що стосується потреб клієнтів морської логістичної системи, слід враховувати загальні вимоги

всіх клієнтів логістичної системи. Так, сучасні клієнти шукають послугу, яка є швидкою, надійною, гнучкою та водночас має найнижчу ціну.

Беручи до уваги вищезазначене, дослідниками пропонуються два основні показники цінності морської логістики: 1) скорочення часу виконання та комерційних витрат; 2) покращення якості послуг (наприклад, гнучкості, оперативності та надійності). Перший фактор полягає в тому, що час виконання замовлення в системі морської логістики справді суттєво впливає на загальні переміщення вантажу та пов'язані з цим витрати. Так, вантажі, які не доставлені вчасно, можуть мати такі наслідки, як затори на судноплаванні, неефективне використання транспортного обладнання, затримки в обробці вантажів і невдоволення клієнтів. Щодо другого фактора, клієнти можуть бути набагато більше стурбовані якістю та ціною послуг, ніж ступенем корисності активів постачальників послуг, оскільки якість та ціна послуг можуть мати прямий вплив на витрати та ступінь задоволеності клієнтів послугами морської логістики.

Морський транспорт є однією з найбільш динамічних та перспективних галузей міжнародного господарства, де працюють фахівці, професійна діяльність яких пов'язана з морською транспортною системою, експлуатацією морських портів, морською промисловістю. Задля оптимальної стратегії їх роботи компетентний менеджер морської галузі повинен володіти не лише професійними, а й мовленнєвими знаннями, вміннями та навичками. Важливим напрямом професійної підготовки майбутніх менеджерів морської галузі є приведення її до вимог міжнародних конвенцій та стандартів вищої освіти у сфері водного транспорту [3].

Загальними та фундаментальними вимогами до менеджерів морської галузі може бути підвищення операційної ефективності та ефективності обслуговування, щоб вони могли реалізувати більшу задоволеність клієнтів. Як наслідок, вища вартість морської логістики може сприяти вищій продуктивності як окремих менеджерів морської галузі, так і всієї логістичної системи. У цьому сенсі підвищення цінності морської логістики можна розглядати як важливий стратегічний аспект, який менеджери морської галузі повинні враховувати у своїй щоденній діяльності та управлінні [6].

Отже, логістика та управління ланцюгом поставок інтегровані в різні бізнес-функції та прогреси з метою мінімізації витрат, максимізації вигод і прибутку та, таким чином, створення задоволеності клієнтів. Ланки цього ланцюга зосереджені на управлінні, плануванні, постачанні сировини та/або

напівфабрикатів, плануванні виробництва, обробці сировини та/або напівфабрикатів, виробництві, пакуванні, зберіганні, складуванні, управлінні запасами, розподілі, транспортуванні, оптовій торгівлі, роздрібній торгівлі, маркетингу, продажу і охопленні клієнтів як кінцевих споживачів.

Таким чином, загальними та фундаментальними вимогами до менеджерів морської галузі може бути підвищення операційної ефективності та ефективності обслуговування, щоб вони могли реалізувати більшу задоволеність клієнтів. Як наслідок, вища вартість морської логістики може сприяти вищій продуктивності як окремих менеджерів морської галузі, так і всієї логістичної системи. У цьому сенсі підвищення цінності морської логістики можна розглядати як важливий стратегічний аспект, який менеджери морської галузі повинні враховувати у своїй щоденній діяльності та управлінні.

Професійна діяльність менеджера полягає у проектуванні та вдосконаленні системи управління підприємством, його організаційної структури, впровадженні стандартів якості та інформаційних технологій, реалізації загальних функцій управління, прийнятті стратегічних і тактичних рішень відповідно до займаної посади.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Сокур І.М. Транспортна логістика : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / І.М. Сокур, Л.М. Сокур, В.В. Герасимчук. К. : Центр учбової літератури, 2009. 222 с.
2. Трідід О.М. Логістика: навч. посіб. К.: Знання, 2008. 566 с.
3. Чиж С.Г. Організація роботи з підвищення іншомовної комунікативної компетентності майбутніх менеджерів морської галузі відповідно до міжнародних вимог / Педагогічна освіта: теорія і практика: Збірник наукових праць / Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка. Вип. 32 (1-2022). Київ: Міленіум, 2022. 372 с. С. 331-341. (URL: <http://pedosv.kpnu.edu.ua/article/view/259602>)
4. Christopher, M. Logistics and supply chain management, 4th edition, Pearson, Great Britain. 2011, 276 p., P.156. (URL: <https://old.mu.ac.in/wp-content/uploads/2021/02/Logistics-and-Supply-Chain-Management-Martin-Christopher.pdf>)
5. Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtue, Brian. Geography of transport systems. New York, 2013, 432 p., P.130-132. (URL: https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS_Third_Edition.pdf)
6. Maritime Logistics: A Guide to Contemporary Shipping and Port Management. (URL: <https://www.marinesocietyshop.org/maritime-logistics-a-guide-to-contemporary-shipping-and-port-management-3rd-edition>)