

spatial information technology to dynamically monitor the distribution and utilization of various types of land resources, and make full use of land resource data through advanced technology and effective manual management measures. Secondly, when updating the land resource utilization database, staff should apply relevant technologies to update the database in a timely manner, scientifically assess the value of land resources on the basis of data, and establish a sustainable land resource management system on the basis of spatial information technology. Finally, the staff should use spatial information technology to solve the problems in land resource management work in time, effectively improve the quality and efficiency of land resource survey work, and the staff should use their work experience and professional ability to promote the further development of spatial information technology, so as to improve the technical level of land resource management in China.

To sum up, spatial information technology can provide important technical guarantee and data support for land resource management, and improve the timeliness and accuracy of land resource management. The scientific application of spatial information technology ensures the accuracy and rationality of data analysis and planning processing, and the integration of computer technology with spatial information technology and network technology in land resource management fundamentally ensures the accuracy and efficiency of land resource management work, thus promoting the sustainable development of land resource management.

УДК 338.24: 656

Очердько Олена

кандидат економічних наук

старший викладач кафедри «Менеджмент та підприємництво на морському транспорті»
Азовський морський інститут Національного університету «Одеська морська академія»

м. Маріуполь, Україна

Степуть Микита

студент кафедри «Менеджмент та підприємництво на морському транспорті»
Азовський морський інститут Національного університету «Одеська морська академія»

м. Маріуполь, Україна

Olena Ocheredco

PhD (Economics)

Senior Lecturer of the Department of Management and Entrepreneurship on Sea Transport
Azov Maritime Institute of National University «Odessa Maritime Academy»

Mykyta Stepus

student of the Department of Management and Entrepreneurship on Sea Transport
Azov Maritime Institute of National University «Odessa Maritime Academy»

УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ

MANAGEMENT AT THE ENTERPRISES OF MARITIME AND RIVER TRANSPORT

Економіка країни залежить від безпечної та ефективної роботи морського транспорту, який використовує порти та водні шляхи. Морські, річкові порти та водні шляхи надзвичайно різноманітні з точки зору обслуговуваного руху суден, різноманітності надання послуг, географії та умов навколишнього середовища. Порти повинні бути спроможними забезпечити ефективні та швидкі можливості для розширення торгівлі, збільшення розміру та швидкості океанських суден, дедалі більший відсоток займають судна під іноземними прапорами. Багато портів усього світу також обслуговують великий обсяг прибережних і внутрішніх суден із різноманітними баржами, буксирними суднами, пасажирськими поромами та прогулянковими човнами.

Проблеми безпеки включають складне поєднання різних типів суден, небезпечних вантажів і постійну людську помилку, як основну причину виникнення морських аварій. Потенційні проблеми з безпекою також пов'язані зі старінням комерційних флотів, деякими неякісними суднами та екіпажами під іноземним прапором, перевантаженістю зв'язку, застарілими морськими картами та неадекватними екологічними даними. Крім того, багато гаваней занадто мілкі, щоб прийняти судна з найбільшою осадкою, і економіка іноді вимагає використовувати найбільші судна, можливі для роботи в обмежених каналах і терміналах.

Державні та місцеві установи несуть відповідальність за наданням послуг користувачам водних шляхів та за координацію використання водних шляхів для максимальної суспільної вигоди. Безпечне та відповідальне керування використанням водних шляхів може принести значні переваги окремим регіонам, та також країні в цілому. Однією з головних проблем, з якою стикаються керівники великих портових операторів у різних країнах світу, є інформування про найкращі доступні методи управління ризиками та запобігання аварій для впровадження, коли це доречно, ситуації збільшення обсягу, складності та різноманітності морського руху.

Формальні методи управління аналітичної оцінки ризиків часто не використовуються для керівництва, директорами портів і водних шляхів, коли вони приймають рішення щодо заходів безпеки. Однак систематичні підходи можуть бути найбільш прийнятними, коли враховуючи складність проблем безпеки в поєднанні з безліччю державних і приватних організацій, які відповідають за безпеку в певному порту чи гавані.

Офіційні оцінки можуть дати найточніші результати щодо управління ризиками, забезпечуючи систематичний підхід до визначення рівня ризику, можливостей впровадження заходів щодо зниження ризику та відносних переваг альтернативних заходів. По мірі того, як оцінка ризику використовувалася для управління водними шляхами країни, покладалися на якісний внесок досвідчених моряків, як основний компонент оцінки. Однак лише небагато оцінок ризиків, зроблених на сьогодні, можна було відтворити або тісно дотримувались принципів офіційної методології оцінки ризиків, як це практикується в інших місцях. Потрібно краще розуміти проблеми, які пов'язані як з методологією оцінки ризику, так і з сильнішими та слабкими сторонами використання доступних даних для застосування оцінки ризику до управління на морському транспорті і планування майбутнього морської транспортної системи та безпосередньо підприємств морегосподарського комплексу.

Наразі багато державних і галузевих організацій намагаються зробити аналіз проблем управління та безпеки портів і визначити найбільш ефективні рішення для керування ризиками. Наприклад, берегова охорона США у співпраці з місцевими портовими громадами намагається оцінити ризики аварій у своїй системі безпеки портів і водних шляхів, щоб визначити найбільш відповідний рівень інструментів керування рухом суден, які слід запропонувати в певних портах. Деякі місцеві комітети з безпеки гавані також оцінюють ряд пропозицій щодо оновлення систем безпеки, щоб вибрати найефективніші.

Тобто, потрібно намагатися більш стандартизованого процесу оцінки ризиків для морської галузі, який забезпечував би послідовний набір методів, стандартів і визначень даних до початку ведення проекту. Також важливим є включення екологічних міркувань на ранній стадії проекту та якомога ранішого залучення зацікавлених сторін до прийняття рішень. Повна база даних має стати початковою точкою для того, щоб робити речі по-іншому та краще в майбутньому. Реальний досвід має бути включено в усі ці підходи. Наприклад, багато екіпажів суден не розмовляють англійською, і тому їм буде важко заповнити анкети для бази даних. Реальний світ також включає конкуруючі вимоги до морської транспортної системи та морського середовища з боку різних користувачів, зацікавлених груп та громадськості.

Зацікавлені сторони мають брати участь та погоджувати процес прийняття управлінського рішення. Важливо завчасно залучати зацікавлені сторони та інформувати їх про цінність процесу оцінки ризиків. Це вимагатиме представлення процесів у термінах, які будуть зрозумілими навіть неспеціалістам. Необхідність створення системи звітності про

інциденти із захистом відповідальності, щоб забезпечити базу даних для надійного ризику та аналізу ситуації. Обговорення інституційних обов'язків визнало, що поєднання міжнародних, національних, регіональних та місцевих органів має брати участь у прийнятті рішень і що кожна організація має прийняти управління ризиками як інструмент прийняття рішень. Потрібен орган, який буде відповідальним за збір усіх даних і надання їх різним особам, які приймають рішення. USCG може бути агентом для виконання цієї функції.

Під час закритого сеансу було помічено, що керування ризиками не є чимось незвичайним. Інструменти оцінки ризиків та управління ризиками використовуються щодня в більшості компаній, агенцій та організацій, незалежно від того, чи на офіційній або неофіційній основі. Ці програми стали основою для більшості рішень щодо управління водними шляхами, прийнятих сьогодні. На жаль, оскільки більшість програм були неформальними, їх неможливо відтворити. Більш систематичний та формалізований підхід надасть масу інформації та "вивчених уроків", які можна використовувати в майбутньому.

Отже, управління на підприємствах морського та річкового транспорту та процес доставки вантажів є однією з найбільш інтернаціоналізованих видів діяльності у світовій індустрії. Управління на морському транспорті має високий рівень ефективності та якості через те, що транспортування здійснюється за допомогою суден. Тобто, сьогодні судноплавство не може розглядатися лише з вузької національної перспективи, його потрібно розглядати з ширшої точки зору світового управління та розвитку міжнародної торгівлі.

УДК 658.8.007

Павлюк Анастасія

студентка групи БМмз-61

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя
м. Тернопіль, Україна

Науковий керівник: Зяйлик Марія

кандидат економічних наук, доцент

доцент кафедри менеджменту та адміністрування

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя
м. Тернопіль, Україна

Anastasia Pavlyuk

student of group BMmc-31

Ternopil Ivan Puluj National Technical University
Ternopil, Ukraine

Scientific supervisor: Mariia Ziailyk

Ternopil Ivan Puluj National Technical University
Ternopil, Ukraine

ВПЛИВ ІНТЕГРОВАНО-МАРКЕТИНГОВИХ КОМУНІКАЦІЙ НА ВИБІР СПОЖИВАЧІВ THE INFLUENCE OF INTEGRATED AND MARKETING COMMUNICATIONS ON CONSUMER CHOICE

Сучасний стан розвитку економіки все більше загострює конкурентну боротьбу між підприємствами та господарськими об'єднаннями. Науково-технічний прогрес, а також процес міжнародної міграції капіталу усувають багато бар'єрів виходу на ринки. Це призводить до все більшого зростання виробництва традиційних товарів, надання традиційних видів послуг, а також впровадження нових їх видів, до розширення асортименту товарів і послуг та скорочення їх життєвих циклів. Все це спрямоване на всебічне задоволення потреб споживачів з метою розширення реалізації товарів. У зв'язку з тим, що