

Вишневецький Д.О.

Одеський національний морський університет

Вишневецька О.Д.

Одеський національний морський університет

ВИЗНАЧЕННЯ ПРІОРИТЕТНОГО ПІДХОДУ ЩОДО ВІДБОРУ ІНФОРМАЦІЇ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Досліджено складові сучасного конкурентного середовища в морській судноплавній галузі. Відзначено, що навіть за умови однакового стану середовища (системи), малозначущі фактори для однієї групи (вантажна база, тип суден, форма судноплавства) можуть мати принципово важливе значення для іншої, в силу їхньої специфіки.

Наприклад, якщо мова заходить про лінійне судноплавство, то в першу чергу, як правило, мається на увазі перевезення вантажів у контейнерах. У той же час коли вантажі доставляються окремими рейсами, то їй більше властиве використання універсальних суден. Тим не менш, існують ситуації, в яких більш актуальним є саме застосування універсальних суден, які будуть працювати на лінії, наприклад, як проектні судна для доставки різних великогазових вантажів, доставка яких спеціалізованими судами була б вкрай невигідна або неможлива.

Виявлено, що при організації вантажних перевезень важливо розкласти пріоритети наступним чином:

– виявити обов'язкову групу факторів (інформаційних потоків), які при тому чи іншому етапі планування, у тих чи інших умовах відіграють визначальне значення, через що мають бути досконало вивчені та враховані;

– визначити додаткову групу факторів, які здатні скоригувати попередню інформацію, дати більш широке розуміння проблеми та сприяти отриманню конкурентної переваги та врахувати їх при прийнятті рішення (наскільки це можливо та доречно);

– відсікти інформацію, яка не сприяє кращому розумінню проблеми. Несе у собі деталі, рішення, експертні оцінки, врахування яких не веде до поліпшення бажаного результату.

Відзначено антагоністичну сутність процесів вибудовування пріоритетів, відбору інформації та прийняття остаточних рішень при організації вантажних перевезень у сучасному висококонкурентному середовищі.

Безумовно, більш повне та детальне вивчення поточної проблеми може дозволити оволодіти конкурентною перевагою. Однак, невиправдані витрати часу на обробку додаткової інформації можуть призвести до «втрати» вантажу, судна, клієнта і як результат – втрати потенційного прибутку.

Ключові слова: лінійне судноплавство, трампове судноплавство, контейнеровоз, універсальне судно, організація вантажних перевезень, фрахтовий ринок, розклад роботи флоту, судноплавна компанія.

Постановка проблеми. Для світового фрахтового ринку, на якому здійснюються угоди щодо фрахтування та відфрахтування суден, властива наявність величезного потоку інформації. Дані про різні форми судноплавства, типи суден, вантажі в різній тарі та пакуванні, тарифну політику, спеціалізацію регіонів та рівень їх економічного розвитку, ступінь розвитку транспортної інфраструктури, правові аспекти та багато іншого – все це в цілому є критично важливим масивом інформації для гравців, що здійснюють свою діяльність на ринку морських транспортних перевезень.

Можливість своєчасно отримати доступ до такого великого масиву інформації – бажане, але

складне завдання. А в умовах відсутності необхідних технологій – недосяжне. Тому найважливішою умовою для виникнення фрахтового ринку як такого стала поява нових, передових засобів зв'язку. Промислова революція XVIII–XIX століття заклала важливі передумови для подальшого створення таких технологічних умов, без яких важко було б уявити сучасне судноплавство.

У нинішніх реаліях не бракує інформації та джерел її отримання, а сучасні засоби комунікації максимально спрощують і прискорюють її пошук. Крім того, ринок повний фахівців, готових надати свої послуги, якщо компанія не має власних потужностей, знань або досвіду для вирішення тих чи інших завдань.

Таким чином, на сьогоднішній день, для гравців, які здійснюють свою діяльність на ринку транспортних послуг, всі необхідні умови для ефективного функціонування вже створені.

Однак, на практиці подібний надлишок інформації породив проблему, подібну до тієї, з якою судноплавній галузі доводилося мати справу ще до виникнення фрахтового ринку. Надлишок інформації, з якою необхідно працювати, надто багато гравців, з якими доводиться мати справу і надто багато факторів, які необхідно враховувати. При цьому часу на обробку всього цього потоку даних та своєчасне прийняття вірного рішення критично мало.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасній судноплавній галузі властивий високий рівень конкуренції. У вітчизняних та іноземних дослідженнях приділяється велика увага підвищенню ефективності функціонування морських транспортних підприємств при організації вантажних перевезень. Світова наукова база збагачується величезною кількістю здобутків. Однак при цьому, зростає і кількість різноманітних факторів, які необхідно враховувати окремому транспортному підприємству.

Так, питання організації та управління роботою різних суден було досліджено у роботах [1, 5, 11, 17, 18].

У роботах [2, 3, 8, 21] було розглянуто комерційні умови роботи тоннажу на сучасному фрахтовому ринку. Можливі напрямки та перспективи розвитку сучасних транспортних підприємств при організації вантажних перевезень були викладені у роботах [4, 9, 15, 16, 19, 22].

Робота морського транспорту в умовах невизначеності розглянута у роботах [6, 7]. Безпосередньо самі питання організації роботи флоту в сучасних умовах досліджено у роботах [10, 12–14, 20].

Наявність великої кількості корисної інформації з одного боку дозволяє підприємству покращити свою ефективність, а з другого боку висуває перед ним проблему пошуку зручного механізму відбору та аналізу отриманої інформації. Така проблема обґрунтовується необхідністю своєчасно зорієнтуватися на ринку перевезень аби заволодіти конкурентною перевагою.

Метою статті є визначення найдоцільнішого напрямку пошуку інформації задля ефективного вибудовування пріоритетів при організації вантажних перевезень в умовах сучасного середовища, якому властивий високий рівень конкуренції.

Виклад основного матеріалу. Чинник часу завжди відігравав важливе значення для судноплавної галузі. Раніше це пояснювалося від-

сутністю сучасних засобів зв'язку, відсутністю і навіть незатребуваністю цілих видів послуг та фахівців, які їх надають. Для транспортної галузі на той час характерні примітивні засоби завантаження вантажів у портах, технічно недосконалі транспортні засоби (вітрильний і паровий флот), які у більшій мірі залежали від погодних умов і великих відстаней перевезень. Зважаючи на все вищезазначене, виконання будь-яких операцій та пошук необхідної інформації займав, за сучасними мірками, занадто багато часу.

Типові складові сучасного конкурентного середовища у морській транспортній галузі зображені на рисунку 1.



Рис. 1. Складові конкурентного середовища при організації вантажних перевезень

У нинішніх реаліях технологічний прогрес і наявність сучасних засобів зв'язку настільки прискорили отримання інформації та виконання всіх операцій, що часу на грамотне та ефективне планування своєї діяльності стало ще менше.

Саме тому в сучасному динамічно конкурентному середовищі, що динамічно змінюється, дуже важливо вміти своєчасно знаходити у величезному потоці інформації найнеобхідніше, щоб не втратити конкурентну перевагу.

Подібний висновок підводить нас до ряду важливих положень, якими слід керуватися при ухваленні рішень.

1. Має місце так званий ліміт корисної інформації, після досягнення якого, додаткова інформація дає лише незначне покращення результату, при цьому значно зростає час на її відбір та аналіз.

Прагнення в кожний момент часу мати всю повноту інформації зрозуміле і логічне. Але чи у всіх ситуаціях це виправдано? Чи вартий пошук додаткової інформації надмірних зусиль, якщо приріст результативності від цієї інформації незначний, а час на прийняття рішення обмежений?

Практика демонструє, що різне середовище диктує свої умови щодо необхідної повноти інформації для ефективного функціонування у тій чи іншій ситуації.

Можна як приклад провести паралелі з різними формами судноплавства. При лінійній формі організації роботи суден, на етапі проектування всебічному вивченню всіх можливих аспектів майбутньої лінії, основних та другорядних факторів, прямих та непрямих тощо, приділяють значну увагу.

Робиться це тому, що потенційна лінія працюватиме багато років. Тому досконале вивчення всіх можливих аспектів проблеми у цій ситуації має важливе значення. У той час як на етапі безпосередньої експлуатації лінії розгляд багатьох питань втратить свою актуальність, оскільки там буде задіяний типовий флот, який перевозить типові вантажі (або вантажі в уніфікованій тарі, наприклад, в контейнері), за узгодженим розкладом і за єдиним документом.

Принципово інакші справи в трамповій формі судноплавства. Там немає довгострокових договорів, немає горизонту планування тривалістю кілька років, різні судна, різні вантажі, різні порти, тощо. Рішення необхідно приймати тут і зараз, керуючись досвідом та інформацією, яку можна отримати за обмежений відрізок часу.

2. Надмірний обсяг інформації веде до непотрібного нагромадження кінцевої моделі прийняття рішення, ускладнює розуміння проблеми, може ввести в оману при розміщенні пріоритетів, веде до спотворення кінцевого результату.

Таким чином, надлишок інформації фактично стає еквівалентом її повної відсутності. Якщо у разі нестачі інформації учасники транспортного процесу зазнають труднощів через те, що багато часу витрачається на отримання цієї інформації, то у випадку з її надлишком надмірну кількість часу необхідно витратити на ідентифікацію корисної інформації та відсікання малозначущої або навіть шкідливої. Як в першому, так в другому випадку це тягне за собою нездатність своєчасно прийняти правильне рішення, що згодом негативно позначиться на ефективності функціонування морського транспортного підприємства.

Величезні масиви інформації можуть вимагати залучення додаткового персоналу для їх сво-

єчасної обробки, що в умовах обмеженості часу та ресурсів може виявитися непосильним завданням. Зважаючи на це, доведеться при обробці інформації обходитися наявними силами, що може спричинити неправильну розстановку пріоритетів і, як результат, неправильне цілепокладання. Також надмірна увага до малозначних чи навіть непотрібних аспектів проблеми може підштовхнути керівництво до помилкового рішення, щодо залучення до виконання цієї роботи додаткових співробітників, що у свою чергу неминуче спричинить не виправдане розростання штатів, нераціональне використання коштів, що у великих масштабах може також сприяти зростанню корупції.

3. Відбір інформації слід проводити з чіткого розуміння для якого кола фахівців й у чиїх інтересах проводиться дослідження.

Розуміння цього питання важливо тому, що ринок морських транспортних послуг включає гравців, чиї інтереси можуть не тільки збігатися, а й прямо суперечити один одному. Це означає, що певні аспекти тієї чи іншої проблеми можуть представляти вкрай важливе значення для однієї сторони і бути марними для іншої. Тобто, для одних учасників транспортного процесу певна інформація може не становити жодної цінності, тоді як для інших своєчасне володіння подібною інформацією дозволило б їм оволодіти вирішальною конкурентною перевагою.

4. Врахування експертних висновків іншої групи фахівців, чиї інтереси перебувають в іншій площині (навіть якщо ця інформація є абсолютно достовірною), може не тільки не сприяти отриманню більш цілісної картини, а навпаки – призвести до розмиття основної проблеми і в результаті неввірного розміщення пріоритетів.

Це не найочевидніша теза, логічність якої, тим не менш, стає незаперечною коли розглядається на конкретних прикладах. Будь-яке підприємство, зокрема підприємство морського транспорту зазвичай включає у себе широкий спектр різних фахівців. Це можуть бути фахівці з експлуатації, маркетингу, менеджменту, відповідальні за юридичні питання, економічні, питання охорони, пожежної безпеки та інше. Кожен із цих відділів націлений на виконання єдиної мети. Тим не менш, при детальному розгляді їх діяльності стає очевидно, що на шляху до досягнення єдиної мети, завдання, які кожен з цих відділів ставить перед собою, можуть істотно відрізнятись, а іноді навіть принципово суперечити одне одному. Пріоритети, а також спектр питань, які являють важ-

ливе значення в кожному з цих відділів, також можуть суттєво відрізнятись.

Так, якщо розглядати операції з завантаження та вивантаження контейнерів, то з погляду технології, для фахівця, який займається питаннями експлуатації, не має жодного значення, з якими контейнерами доводиться мати справу – завантаженими або порожніми. Який вантаж усередині контейнера теж не має особливого значення. З іншого боку, для фахівців, які займаються юридичними питаннями, вміст контейнера відіграє принципове значення і стає важливим аспектом під час здійснення своєї безпосередньої діяльності.

Крім цього, велика увага повинна приділятися питанням безпеки перевезень ергономічності підвищення ефективності. Проте вирішення цих питань може бути пов'язане з істотними грошовими витратами, що може суперечити основній меті компанії – максимізувати прибуток.

Можна навести інший приклад. Перед фахівцем, відповідальним за пожежну безпеку підприємства, стоїть завдання проінформувати найбільшу кількість співробітників про всі можливі запасні входи та виходи з території підприємства, подбати про те, щоб додаткові входи та виходи були відкриті та їхнє місцезнаходження було відоме кожному співробітнику. Якщо ж розглянути які завдання стоять перед фахівцем відповідальним за охорону даного підприємства від стороннього проникнення, то виявиться, що у нього принципово інші пріоритети. Він наполягатиме на тому, щоб усі додаткові входи та виходи були закриті, а інформація про їхнє розташування була обмежена.

Прикладів подібних конфліктів у різних відділах, конфліктів завдань і конфліктів пріоритетів можна знайти велику кількість. Тим не менш, подібна суперечливість інтересів не має підштовхнути до помилкового висновку про те, що наявність якогось відділу або фахівця є зайвою або питання якими він займається не відіграють великого значення. Навпаки, при всій своїй суперечливості, всі ці відділи націлені виконання єдиної мети. Саме тому важливість розуміння цього аспекту полягає в тому, щоб на кожному етапі вирішення того чи іншого завдання грамотно розставити пріоритети, розподілити ресурси з тим, аби належним чином акумулювати зусилля всіх співробітників підприємства на досягнення єдиної мети.

5. Пріоритети розставляються, виходячи з інформації, що об'єктивно відображає стан середовища (системи). Через це, якщо під впливом внутрішніх або зовнішніх факторів зміню-

ється стан середовища (системи), то це може спричинити і зміну пріоритетів.

При розстановці пріоритетів важливо розуміти, що вони не є ультимативними, що існують поза місцем і часом. Навпаки, виходячи з місця і часу, де здійснюватиметься та чи інша діяльність підприємства морського транспорту, відповідним чином, іноді навіть принципово, можуть змінюватися і пріоритети. Крім того, під впливом різних зовнішніх факторів підприємства водного транспорту можуть вдаватися до рішень, найчастіше невластивих їх специфіці.

Як приклад можна знову навести лінійну форму судноплавства. Коли мова заходить про лінійний спосіб організації роботи суден, то зазвичай вона передбачає терміновість доставки вантажів, їх пакування в контейнери, перевезення за єдиним документом і жорстку прив'язку до розкладу. Тим не менш, в рамках самого ж лінійного судноплавства можливі й винятки, адже лінійна форма судноплавства має велику кількість різних класифікаційних ознак.

Наприклад, за принципом організації роботи флоту можуть виділяти лінії термінові та регулярні. Якщо для термінових ліній усі вищеперелічені чинники є невід'ємними складовими, то з регулярними лініями ситуація принципово інакша. По-перше, для таких ліній характерна відсутність належним чином обладнаних портів, відсутність сучасного обладнання, необхідного для своєчасного та ефективного обслуговування сучасних суден контейнеровозів. Зважаючи на це – стає неможливим і їх оперативна обробка. Якщо немає можливості швидко обробити великі судна контейнеровози, значить не може бути й мови про будь-яку терміновість доставки. Внаслідок цього немає можливості організувати відправлення та прибуття вантажів за розкладом. Тому для подібних ліній і пріоритети розставляються інакше. Для цих портів може бути завдання, наприклад, здійснити захід один чи 2 рази на місяць, чого буде достатньо.

Як видно з прикладу вище, у першому та у другому випадку йдеться про лінійну форму судноплавства. Тим не менш, завдання в них ставляться принципово різні і навіть суперечать одне одному, а отже, іншим способом розставляються і пріоритети. Важливість розуміння даного аспекту полягає в тому, щоб організувати роботу спираючись на грамотну оцінку тієї ситуації, в якій здійснюватиметься робота флоту, щоб не ставити нездійсненні завдання досягнення яких може бути скрутним або взагалі неможливим.

6. На різних етапах планування є різні пріоритети.

Суть цього положення можна також розглянути на прикладі лінійної форми судноплавства. Наприклад, на етапі проектування лінії важливу роль становлять питання, які на даний момент ще не пов'язані безпосередньо з процесом перевезення. Це питання місця зародження вантажопотоку та їхнього місця споживання. Де знаходяться центри з видобутку сировини, де розташовані точки виробництва та споживання готової продукції. Важливе значення мають питання географії, клімату, економічного розвитку та транспортної забезпеченості того чи іншого регіону.

На етапі експлуатації лінії на перший план висуваються інші питання. Насамперед – це питання цілісності розкладу. Для лінійного судноплавства це питання відіграє ключову роль через те, що витрати часу в одному якомусь порту можуть згодом спричинити ще більшу втрату часу та коштів. Також важлива роль відводиться питанням наповнення контейнерів вантажами, а суден

контейнеровозів – контейнерами. Важливу роль відіграють питання надлишку або нестачі тоннажу і як здійснювати розстановку флоту з урахуванням цих факторів.

Роль та взаємозв'язки різноманітних факторів, що впливають на стан системи наведено на рисунку 2.

7. При тому самому стані середовища (системи), для різних форм організації роботи флоту і навіть типів суден, пріоритети можуть кардинально відрізнитися.

Для підтвердження цього положення тези можна розглянути технологію перевезення зерна. Зважаючи на те, що зерно може перевозитися в мішках, насипом і в контейнерах, то відповідним чином воно може перевозитися і на різних судах. Застосування різних суден для перевезення зерна в тій чи іншій тарі, пакуванні або без неї може бути доцільним в одних ситуаціях і не вигідно в інших. Перевезення на суднах типу балкер може бути виправдано, коли мета полягає в доставці великої кількості вантажу

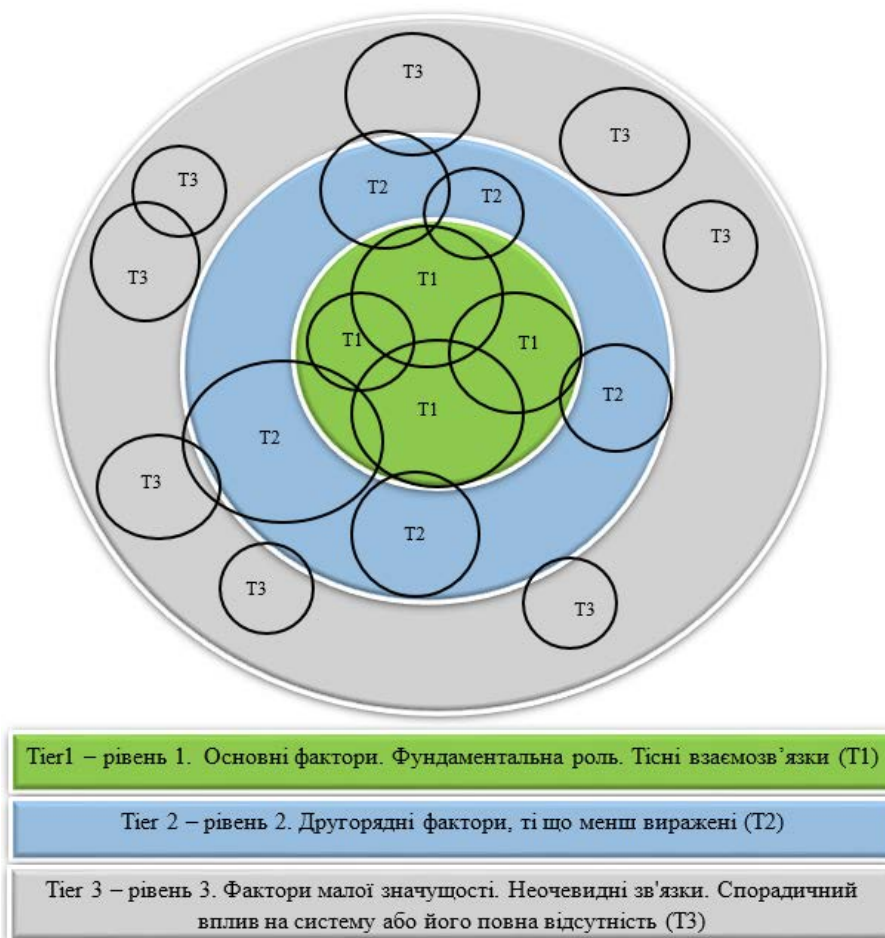


Рис. 2. Ієрархія факторів та їх роль у формуванні стану системи/середовища

на великі відстані, коли фактор часу вирішальної ролі не відіграє – у пріоритеті ціна доставки. Протилежна ситуація, коли здійснюється перевезення зерна у контейнерах. На перший план висувається вимоги екологічності, безпеки, своєчасності доставки. Ціна грає у цій ситуації менш пріоритетне значення – значно більша роль відводиться часу доставки. Також, при доставці зерна в контейнерах йдеться про невеликі партії. Перевезення зерна в мішках може бути доцільним, коли необхідно доставляти вантажі до слабо обладнаних портів, де немає належного перевантажувального обладнання для своєчасної їх обробки.

У всіх трьох ситуаціях ми розглянули різні способи доставки зернових вантажів, проте як можна побачити, застосування кожного з них було продиктовано тим, яке стояло завдання і в яких умовах необхідно здійснювати перевезення.

8. Можна говорити про так звану групу пріоритетних факторів, які завжди актуальні, і завжди повинні бути враховані в першу чергу. Або навпаки – зазвичай малозначущі і тому мають враховуватися за залишковим принципом.

Це було наочно продемонстровано на наведених вище прикладах. Не потрібно щоразу досліджувати все з нуля. Кожна форма судноплавства, типи суден, рід вантажу – кожній з цих груп характерні свої особливості. На основі цього вже можна говорити про те, які завдання стоять перед ними і в якій ситуації вигідно вдаватися до тих чи інших.

Як до різних форм судноплавства, так і до різних типів суден, виходячи з їх можливостей до них висуваються і різні завдання. В одному випадку вирішальну роль відіграє фактор часу в іншому – вартість доставки. Якісь судна більшою мірою пристосовані для перевезення великої кількості вантажів, інші – малих партій за малих витрат часу.

Склад факторів, визначають стан системи зображено на рисунку 3.

Таким чином, слід належним чином вибудувати систему пріоритетів. Розуміння даних аспектів дозволяє не витрачати час на додаткове вивчення цих питань, а скористатися ним для прийняття правильного рішення.

Висновки. Результати дослідження, проведеного у даній роботі дозволили виявити важливе протиріччя, яке відображає антагоністичну сутність процесу прийняття рішень.

З одного боку, врахування додаткових факторів сприяє більш повному розумінню ситуації. Зна-



Рис. 3. Склад факторів, що впливають на стан системи

ння та розуміння нюансів та прихованих факторів дозволить краще розпорядитися наявними ресурсами, зменшити витрати та отримати конкурентну перевагу.

З іншого боку, надмірне акцентування уваги на малозначущих фактах і незначних деталях може спричинити розмите розуміння проблеми, зміну пріоритетів, неправильний розподіл ресурсів і як результат – втрату конкурентної переваги.

Мова не йде про принципове ігнорування потенційно надмірної інформації (оскільки явно зайва інформація в одних умовах може відіграти важливу роль в інших), а скоріше про правильний облік всієї наявної інформації в конкретний момент часу, коли із загального потоку, в потрібний момент і у потрібному обсязі виділяється головне та відсікається зайве.

Володіння всією повнотою інформації в кожен момент часу має важливе значення, оскільки при ухваленні рішення керівництво компанії може керуватися досвідом від раніше успішних операцій. Найчастіше це виправдано. Проте, ситуація у галузі може динамічно змінюватися, виводячи перший план інші, у минулому малозначущі чинники. І якщо при прийнятті рішення відштовхуватися виключно від досвіду, ігноруючи ці нові входні данні, це може ускладнити досягнення поставленої мети або навіть зробити її недосяжною.

Список літератури:

1. Вільшанюк М. С., Судник Н.В. Обґрунтування умов ефективного транспортування пшениці з портів України. Наукоємні технології ("Science-Based Technologies"). 2023. (1(57)), 101-107. <https://doi.org/10.18372/2310-5461.57.17450> <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SBT/article/view/17450>
2. Судник Н.В., Вільшанюк М.С. Комерційна експлуатація флоту та дослідження фрахтових ринків// Навчальний посібник. – Одеса, ОНМУ. – 2022. С. 103.
3. Рилов С.І., Коскіна Ю.О. Взаємозв'язок факторів визначення морського фрахту. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем*: Зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2005. Вип. 9. С. 169–178.
4. Onyshchenko S., Bondar A., Andrievska V., Sudnyk N., Lohinov O. Constructing and exploring the model to form the road map of enterprise development. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2019. №5/3(101) С. 33-42. DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2019.179185>
5. Управління роботою суден-балкерів з урахуванням невизначеності умов їх експлуатації: автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01 / Вишневська Ольга Дмитрівна ; Одес. нац. мор. ун-т. – Одеса, 2018. – 26 с.
6. Організація транспортного процесу та управління роботою флоту на ринку міжнародного судноплавства. Ідентифікація невизначеності у системі доставки вантажів за участю морського транспорту: моногр. Ч. 2 / авт. кол. : О. Г. Шибасєв, Ю. В. Михайлова, О. В. Акімова [та ін.]. – Одеса : КУПРИЄНКО СВ, 2017. – С. 52–56.
7. Вишневська О. Д., Вишневський Д. О. Вплив відхилень параметрів роботи суден на хід протікання рейсу// Проблеми розвитку морського транспорту і туризму. Частина 2: серія монографій / [авт.кол. : Шибасєв О.Г., Коскіна Ю.О., Судник Н.В. та ін.] за ред. О.Г. Шибасєва. – Одеса: КУПРИЄНКО СВ, 2020 – С. 25–30.: іл., табл. – (Серія «Проблеми розвитку морського транспорту і туризму», Частина 2).
8. Вишневська О.Д., Вишневський Д. О. Урахування можливого негативного впливу виробничих та комерційних факторів в процесах управління роботою суден Вісник ОНМУ: зб. наукових праць, 2018.– Вип 2 (55). С. 120–126.
9. Vyshnevskya O.D., Vyshnevskiy D.O. Problems and perspectives of development in transport sector of Ukraine// Science for modern man: innovative engineering and technology, informatics, security systems, transport development, architecture./ [team of authors: Arshava E.A. (21), Ashhepkova N. (9), Buzovskiy V. (5), Vyshnevskya O.D. (17), Vyshnevskiy D.O. (17), and etc.] – 236 p. Monographic series «European Science». Book 4. Part 4. 2021. Published by: ScientificWorld-NetAkhatAV, Karlsruhe, Germany in conjunction with Institute «SE&E» ISBN 978-3-949059-12-4 DOI: 10.30890/2709-2313.2021-04-04
10. Вишневський Д. О., Вишневська О.Д. Сучасні підходи в організації вантажних перевезень на транспорті, як невід'ємний фактор розвитку регіону // Вісник Одеського національного морського університету: Зб. наукових праць, 2023. № 1 (68). – С. 147–155. DOI 10.47049/2226-1893-2023-1-147-155.
11. Вишневський Д. О. Методичні основи організації роботи універсальних суден на міжнародних лініях – Одеса: АО БАХВА, 2016. 21 с.
12. Організація транспортного процесу та управління роботою флоту на ринку міжнародного судноплавства. Оцінка потенційного обсягу транспортної роботи універсального флоту на перспективних напрямках : моногр. / авт. кол. : О. Г. Шибасєв, Ю. В. Михайлова, О. В. Акімова [та ін.]. – Одеса: КУПРИЄНКО СВ, 2016. С. 54–58.
13. Організація транспортного процесу та управління роботою флоту на ринку міжнародного судноплавства. Формування вартості перевезення в лінійному і трамповому судноплавстві : моногр. / авт. кол. : О. Г. Шибасєв, Ю. В. Михайлова, О. В. Акімова [та ін.]. – Одеса: КУПРИЄНКО СВ, 2016. – С. 113–116.
14. Організація транспортного процесу та управління роботою флоту на ринку міжнародного судноплавства. Формування агрегованих вантажопотоків для оцінки величини вантажоперевезень: моногр. Ч. 2 / авт. кол. : О. Г. Шибасєв, Ю. В. Михайлова, О. В. Акімова [та ін.]. – Одеса : КУПРИЄНКО СВ, 2017. – С. 52–56.
15. Вишневський Д. О., Вишневська О. Д. Фактори успішності функціонування підприємства морського транспорту. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського Серія: Технічні науки*. 2023. Том 34(73) № 2. С. 106–114. DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2023.2.2/19>
16. Onyshchenko, S., Vyshnevskya, O., & Vyshnevskiy, D. Justification of the optimal option and transportation parameters for export supplies using marine transport. *Technology Audit and Production Reserves*. 2023. 2(2(70)), 34–39. <https://doi.org/10.15587/2706-5448.2023.277804>
17. Дрожжин О.Л. Організація роботи суден контейнеровозів на фідерних лініях. – Одеса: «Одеська морська академія», 2018. 22 с.
18. Мельник О.М. Експлуатація неспеціалізованих суден при транспортуванні негабаритних і великогазових вантажів. – Одеса: «Одеська морська академія», 2021. 27 с.

19. Бутько Т.В., Шендер О.Е. Наукові підходи щодо удосконалення технології вантажних перевезень з урахуванням конкурентного середовища. *Зб. наук. праць ДонІЗТ*, 2013. № 33. С. 57–60.
20. Lapkin A. The Organization of Consecutive Voyages Operation by National Shipowners // Вісник Одеського державного морського університету: Зб. наук. пр. Випуск 5. – Одеса: ОДМУ, 2000. – С. 182–191.
21. Лапкін О.І., Онищенко С.П., Коскіна Ю.О. Теорія і практика фрахтових операцій. – О.: КУПРІЄНКО СВ, 2017. 151 с.
22. Вишневський Д.О. Формування структури флоту та визначення перспективних напрямків його роботи. International scientific and practical conference. *Modern Directions Of Theoretical And Applied Researches*. Issue № 1(38). March 17-29. 2015. Одеса: КУПРІЄНКО, 2015. С. 24–27. URL: <https://www.sworld.com.ua/konfer38/496.pdf>.

Vyshnevskiy D.O., Vyshnevskaya O.D. DETERMINATION OF A PRIORITY APPROACH FOR THE SELECTION OF INFORMATION DURING ORGANIZATION OF CARGO CARRIAGES

The components of the modern competitive environment in the maritime shipping industry have been researched. It is noted that even within the same state of environment (system), insignificant factors for one group (cargo base, type of vessels, form of shipping) can be fundamentally important for another, due to their specificity.

For example, when it comes to liner shipping, it primarily means the transportation of goods in containers, while when goods are delivered on the basis of consecutive voyages, the use of universal vessels is more typical for such case. However, there are situations when it is more relevant to use universal vessels that will operate on the line. For example, as project vessels for the delivery of various heavy cargoes, the delivery of which by specialized vessels would be extremely unprofitable.

It was revealed that during the organization of cargo carriages, it is important to set priorities as follows:

- identification of a mandatory group of factors (information flows) that plays a decisive role at a particular planning stage or under certain conditions, and therefore must be thoroughly studied and taken into account;*
- determination of an additional group of factors that can improve preliminary information, provide a broader understanding of the problem and contribute to gaining of a competitive advantage and thus, should be taken into account when making a decision (as far as it's possible and reasonable);*
- exclusion of the information that does not contribute to a better understanding of the problem. It contains details, decisions, expert assessments, the consideration of which does not lead to an improvement in the desired result.*

Of course, a more complete and detailed study of the current problem may give a competitive advantage. However, unjustified time spent on the processing of additional information can lead to the “loss” of cargo, vessel, client and, as a result, loss of potential profit.

Key words: *liner shipping, tramp shipping, container carrier, universal ship, organization of cargo carriages, freight market, schedule of fleet work, shipping company.*