

УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПОЧЕК УКРАИНЫ В ЧЕРНОМОРСКОЙ ЗОНЕ

Наша страна весьма привлекательна для перевозок транзитных грузов в направлении Европа–Азия и Север–Юг, учитывая, что через территорию Украины проходит ряд международных транспортных коридоров. Таким образом, стремительный рост мирового внешнеторгового оборота в значительной степени определяет главные направления развития и украинского транспортно-логистического рынка. В этих условиях перед Министерством транспорта и связи особую актуальность приобретает вопрос реализации политики, направленной на решение. В первую очередь это касается мультимодальных контейнерных и контейнерных маршрутов в рамках международных транспортных коридоров, таких как Северное море, Балтика–Черное море, ТРАСЕКА, Европа–Азия, «Шелковый путь». По своим возможностям железнодорожный транспорт уступает морскому, но перегруженность традиционных маршрутов, когда возникают новые регионы, генерирующие грузопотоки, такие как Западный Китай, Северная Индия и другие, обуславливает необходимость развития существующих и формирования новых логистических маршрутов.

На данный момент такие «узкие места» – ограниченная пропускная способность отдельных участков железных дорог, задержки при пересечении границ, перегрузки с одного вида транспорта на другой и технологические сбои, что, в свою очередь, снижает качество услуг. Стратегия формирования мультимодальных логистических маршрутов должна базироваться на повышении роли энерго-сберегающих и экологических видов транспорта: железнодорожного, морского, речного. Удельный расход топлива этих видов транспорта на порядок ниже, чем автомобильного. Между тем в Украине сложилась негативная тенденция строительства складских логистических комплексов вдали от железнодорожных и водных магистралей, то есть ориентированных только на автомобильный транспорт. Министерство, к сожалению, пока не проводит активной политики по целенаправленному формированию сети логистических терминалов. Необходима согласованная с местными органами власти политика выделения земельных участков для строительства складских логистических комплексов вблизи железнодорожных путей, на основных пограничных станциях. Для этого «Укрзалізниця» необходимо сохранять сеть подъездных путей и подготовить предложения органам местного самоуправления по оптимизации размещения складских логистических комплексов, исходя из требований максимального использования железнодорожного транспорта для подвоза и вывоза грузов.

Основные задания, которые стоят сегодня перед транспортной отраслью и требуют безотлагательного решения, следующие: обоснованный прогноз увеличения объемов транспортной работы, который будет соответствовать росту ВВП Украины и ее внешнеторговому обороту, а также прогнозируемым транзитным потокам; сформированная на основе этого прогноза Программа комплексного

развития железнодорожной инфраструктуры, портовых перерабатывающих комплексов, припортовых железнодорожных станций и подходов к ним, а также автомобильных дорог; реализация концепции и стратегических программ реформирования и развития всех видов транспорта; разработка и реализация инвестиционных проектов развития инфраструктуры; усовершенствование системы регулирования транспортных тарифов; создание общего информационного поля для всех участников транспортного процесса; формирование оптимальной сети логистических центров в Украине.

Важнейшими проектами и задачами, на реализации и решении которых сосредоточено внимание, как самих стран Черноморского региона, так и Европейского Союза и Организации Объединенных Наций, являются: разработка и реализация системы трансчерноморских интермодальных линий с использованием наиболее эффективного международного опыта; завершение формирования, реконструкция и строительство кольцевого автотранспортного коридора вокруг Черного моря; налаживание системы функционирования трансчерноморских морских и кольцевых сухопутных перевозок с использованием наиболее эффективного европейского опыта.

Во второй половине 2016 года первая из этих задач получила дополнительную конкретизацию по предложению Министерства транспорта России в виде освоения новейшего средиземноморского, балтийского и скандинавского опыта в создании и развитии трансчерноморских грузовых и пассажирских паромных перевозок.

В связи с этим необходимо отметить, что трансчерноморские морские перевозки обеспечивают решение трех важнейших задач: осуществление торговых связей между Европой и Азией через Черноморский регион; обслуживание внешней торговли Черноморских стран с государствами других континентов путем широкомасштабных морских перевозок через пролив Босфор и Средиземное море; обеспечение торговли черноморских стран между собой через соответствующие порты.

Из этих портов ключевыми опорными пунктами интермодальных линий являются Варна и Бургас в Болгарии; Констанца в Румынии; Измаил, Ильичевск, Одесса, Южный (Терминал ТИС), Скадовск, Евпатория, Керчь и Мариуполь в Украине (на период 2014 г.); Новороссийск, Кавказ и Сочи в России, Потти и Батуми в Грузии; Стамбул (терминалы Кумпорт и Марпорт), Самсун, Трабзон, и Дериндже (на мраморном море) – в Турции. Именно эти порты в настоящее время достаточно широкомасштабно участвуют в приеме и обработке судов-контейнеровозов, железнодорожных и автомобильных паромов. Ключевыми опорными пунктами для расширения и развития круизного бизнеса в регионе Черного моря в настоящее время служат Бургас (включая Несебр), Варна, Констанца, Одесса, Севастополь, Ялта, Новороссийск, Сочи, Батуми и Стамбул. Сотрудничество именно этих портов с судовладельческими компаниями, экспедиторами, агентами и туроператорами должно стать и в значительной мере уже является опорной базой для развития трансчерноморских магистралей и круизного бизнеса в нашем регионе. Инвестиции в развитие именно этих портов, в строительство и реконструкцию именно в них соответствующих терминалов, а также сухопутных

(железнодорожных и автомобильных подходов к ним) представляет первостепенный интерес для инвесторов, основных банков, кредитующих реализацию транспортных проектов в регионе и государственных органов соответствующих стран.

С учетом весьма ограниченной пропускной способности пролива Босфор и достаточно быстро обостряющейся ситуации вокруг проблемы безопасности мореплавания в проливе, который расположен в центре шестнадцатимиллионного города, располагающегося фактически на двух континентах (Европе и Азии). Весьма важной транспортной задачей на ближайшие годы и десятилетия является переключение грузопотоков между странами Черноморского и Балтийского регионов с морских путей вокруг Европы на интермодальные сухопутные перевозки между портами Украины и Прибалтийских государств: Литвы, Латвии, Эстонии и частично Польши, а также между портами Болгарии и Румынии на Балканском полуострове и портами Польши, Германии и Нидерландов в регионе Балтийского и Северного морей.

В связи с этим большое значение имеет развитие системы скоростных железнодорожных маршрутных поездов (block-train). Эту задачу впервые выдвинули транспортники прибалтийских стран при активной поддержке «Укрзалізниці» и Министерства транспорта Украины (в настоящее время Министерство инфраструктуры). Идея такого переключения грузопотоков активно поддерживается странами Европейского Союза с опорой на болгарские и румынские порты на юге и польские, немецкие и нидерландские порты на севере. Надо прямо сказать, что определенную конкуренцию этим перевозкам составят сухопутные транспортные пути между европейскими странами и Турцией через мосты над Босфором и тоннель под Босфором.

Список использованных источников

1. Все порты и терминалы Черноморско-Азовского бассейна [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2531>

2. У 2011 році українськими морськими портами перероблено майже 114 млн тонн вантажів [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portovik.wordpress.com/2012/01/26/y-2011-roci-ukrainськими-morsькими-portami/>

3. Стратегія розвитку морських портів до 2015 року. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ameu.org.ua/index.php?id=38&L=2&tx_ttnews\[pointer\]=8&tx_ttnews\[tt_news\]=419&tx_ttnews\[backPid\]=7&cHash=147a262f52](http://www.ameu.org.ua/index.php?id=38&L=2&tx_ttnews[pointer]=8&tx_ttnews[tt_news]=419&tx_ttnews[backPid]=7&cHash=147a262f52)

4. Макогон Ю. В. Состояние и возможности развития торгового флота Украины в зоне Черноморского экономического сотрудничества // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ. Сборник научных трудов. – Донецк, 2011. – Т. 2. – с. 440–453.

5. Макогон Ю. В. Развитие морского транспорта в государствах членах ЧЭС: проблемы и перспективы – украинский аспект // Сборник научных трудов «Проблемы и перспективы сотрудничества между странами юго-восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ» Том 1. – Севастополь–Донецк : ДонНУ, РФ НИСИ в г. Одесса, РФ НИСИ в г. Донецк, 2009. – С 16–22.

6. Механізми організації чорноморського економічного союзу в стимулюванні розвитку портів України: монографія / Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысьий, В. В. Барышнікова і др.; под. ред. Ю. В. Макогона. – Донецьк: ДонНУ, 2013. – 322 с.

Московкіна І. С.

Донецький національний університет імені Василя Стуса, м. Вінниця

ПРОБЛЕМИ ЯКІСНОЇ ОБРОБКИ ІНФОРМАЦІЇ В УПРАВЛІННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ

Інформація як новий «основний ресурс» наділена властивістю безмежності, що надає їй характеру не ресурсу, а споживчого попиту. Якщо власник певного предмету, продавши його, втрачає на нього права, то після продажу інформації вона все-таки залишається у нього. Більше того, інформація стає ціннішою, чим більше людей володіють нею. Інформація не має явної форми кінцевого використання, так само, як жоден вид кінцевого використання не потребує специфічного виду інформації і не залежить від жодного конкретного виду інформації.

У ході інформаційного процесу інформація, що циркулює на підприємстві або в організації, піддається тій чи іншій обробці залежно від роду їхньої діяльності. Обробка інформації полягає в отриманні одних «інформаційних об'єктів» з інших «інформаційних об'єктів» шляхом виконання деяких алгоритмів і є однією з основних операцій, здійснюваних над інформацією, і головним засобом збільшення її обсягу і різноманітності. У процесі обробки інформація може бути первинною і вторинною, проміжною і результативною, при цьому оброблювані дані перетворюються з одного виду в інший.

На самому верхньому рівні можна виділити числову і нечислову обробку. У зазначені види обробки вкладається різне трактування змісту поняття «дані». При числовій обробці використовуються такі об'єкти як змінні, вектори, матриці, багатовимірні масиви, константи і т. ін. При нечисловій обробці об'єктами можуть бути файли, записи, поля, ієрархії, мережі, відносини і т. ін. Інша відмінність полягає в тому, що при числовій обробці зміст даних не має великого значення, в той час як при нечисловій обробці нас цікавлять безпосередні відомості про об'єкти, а не їх сукупність в цілому. Створення даних, як процес обробки, передбачає їх утворення в результаті виконання деякого алгоритму і подальше використання для перетворень на більш високому рівні [2, с. 62].

Інформаційні потреби осіб, які приймають рішення, у багатьох випадках орієнтовані на інтегральні техніко-економічні показники, які можуть бути отримані в результаті обробки первинних даних, що відображають поточну діяльність підприємства. Аналізуючи функціональні взаємозв'язки між підсумковими і первинними даними, можна побудувати так звану інформаційну схему, яка відображає процеси агрегування інформації. Первинні дані, як правило, надзвичайно різноманітні, інтенсивність їх надходження висока, а загальний обсяг інтегральних показників великий. З іншого боку, склад інтегральних показників відносно малий, але необхідний.