

прибывает в Азовский морской порт, он проходит ряд обязательных процедур. После прибытия груза в порт ответственное лицо извещает грузополучателя о его наличии. После подтверждения портом запроса грузополучателя о готовности груза к погрузке в порт направляется судно. О том, что судно уже движется под погрузку, в порт посылается уведомление. Пока судно идет к месту погрузки, порт подготавливается к погрузке этого судна: определяет партию и количество груза, подлежащее сдаче, подбирает транспортные документы на сдаваемый груз, определяет местонахождение груза на складе, подготавливает механизацию к погрузке. По прибытию в порт судно предоставляет документ о готовности к погрузке, а порт, в свою очередь, составляет погрузочное поручение.

В конце каждого месяца составляется отчет по закрытым разрешениям на вывоз определенного груза. В конце года подводится итог по данным за каждый месяц, что позволяет определить количество экспортируемого груза по категориям.

Ответственность за сохранность груза до момента фактической передачи лежит на сдающей стороне, а после фактической передачи – на принимающей. При сдаче груза и приеме его к перевозке определяется и указывается его вес в накладной ведомости. В накладной и дорожной ведомостях обязательно указывается способ определения массы груза.

Обработывается груз в ОАО «Азовский морской порт» в соответствии с принятыми нормами и правилами. Обработка груза является непрерывным действием, которое выпадает на работу двух смен, меняющихся друг с другом по истечению рабочего времени. Сдача смены производится согласно установленным правилам, что позволяет минимизировать временные расходы и исключить задержки.

Все отделы Азовского порта связаны между собой каналами связи, с помощью которых они передают друг другу необходимые сведения и информацию. Информационная логистика Азовского морского порта в основном построена на курьерской работе, что нередко является причиной несвоевременного получения или потери важной и срочной информации. Сказанное является причиной задержек в обслуживании приходящих судов и дополнительных финансовых затрат. Решением проблемы будет являться переход на создание внутриорганизационной и внутренней базы данных, подлежащее сдаче, подлежащее сдаче, подбирает транспортные программное обеспечение и осуществления администрирования. В компьютерной системе каждого портового отдела необходимо внедрить программное обеспечение соответствующего типа со встроенной базой данных, в которую будут включены следующие составляющие: сводная таблица об отделах порта (название, функционал), информация по работе каждого отдела. Информация по работе будет включать: отчетность, оперативную информацию, документацию, планы на установленные периоды времени, погодные условия в порту и на АДМК, постановления и распоряжения касательно нововведений и обстановки в порту, информацию от агентствующих компаний. Каждый отдел будет иметь доступ только к определенному виду данных, установленных руководством.

Такая модель работы позволит функционально упростить и оптимизировать производственную деятельность компании, сократить время поиска и применения необходимой информации, увеличить скорость ее передачи, свести к минимуму передачу некорректной информации, соответственно, повысятся шансы на сокращение затрат.

Необходимо создать электронную информационную систему, которая позволит своевременно получать и отправлять необходимые заявки, документы, информацию по состоянию теплоходов, грузов, причалов и т. д. Данная система также позволит вести учет выполненной работы каждым отделом и непосредственно относящимися к порту организациями, анализировать и обрабатывать передаваемые данные. Созданная локальная информационная сеть должна охватывать все отделы порта, каждый из которых будет иметь доступ к информации в той области, к которой он имеет какое-либо отношение. Каждая функциональная единица портового комплекса должна будет своевременно выкладывать в локальной информационной сети все необходимые сведения, документы, заявки, обрабатывать их и доносить до получателя.

Главной задачей вышепредложенной системы является оптимизация информационной логистики Азовского морского порта. Она предполагает переход от масштабной переработки информации к комплексу, включающему все необходимые данные и рабочую информацию по отделам, переход от печатного вида передачи информации к электронному. То есть упрощение передачи информации будет происходить постепенно и сопровождаться созданием электронной базы данных.

Реализация проекта может включать следующие этапы: проверка и обеспечение необходимой техникой всех отделов Азовского морского порта; установка системы на каждый рабочий компьютер; написание инструкций по внесению и передаче информации с помощью базы данных для каждого отдела; создание логинов и паролей для каждого задействованного лица; ежедневное внесение необходимых данных в систему.

Созданная таким образом система позволит руководству Азовского морского порта активизировать передачу информации, в любой момент времени оценивать работу каждого отдела и более эффективно анализировать результаты работы в общем.

Совершенствование внутриорганизационного взаимодействия повысит конкурентоспособность Азовского морского порта как целостной организации. Внедряя новые технологии, ОАО «Азовский морской порт» сможет открыть для себя новые границы работы, отношений с партнерами, предлагать себя в качестве посредника при перевалке ценных грузов. Сокращение времени обработки и предоставления необходимой информации способствует развитию партнерских отношений, позволяющих развиваться компании.

References:

1. Logistika na vodnom transporte: Uchebnoe posobie dlja studentov i kursantov vysshih uchebnyh zavedenij vodnogo transporta / Pod obshhej red. prof. V.V.Vinnikova. – Odessa: Feniks, 2004.
2. V.E.Prokop'ev. Rol' i mesto morskogo transporta v hozjajstvennoj sisteme Rossijskoj Federacii. / Morskie vesti. – 2008. – Rezhim Dostupa: http://www.morvesti.ru/archiveTDRelement.php?BLOCK_ID=66&SECTION_ID=1352&ELEMENT_ID=2985
3. Gruzooborot morskikh portov Rossii za 2012 g. / Gruppa kompanij SÜSÄNNA. – 2012. – Rezhim dostupa: <http://www.sanna-group.ru/neshhs/6672.html>
4. Kak vpishutsja v novuju strategiju 22 morskikh porta Dal'nego Vostoka? / ZRPRESS – delovoe internet-izdanie Dal'nego Vostoka. – 2012. – Rezhim dostupa: http://www.zrpess.ru/markets/dalnij-vostok_14.10.2012_57061_kak-vpishutsja-v-novuju-strategiju-22-morskikh-porta-dalnego-vostoka.html
5. Logistika na vodnom transporte Rossii. / Rezhim dostupa: <http://www.za4et.net.ru/referat/smmpom>
6. Ponjatje logistiki. / Transportnaja logistika, kommercheskaja logistika, uchebno-metodicheskij proekt. – 2009. – Rezhim dostupa: <http://learnlogistic.ru/ponjatje-logistiki/>
7. Razvitie morskogo transporta. / Morskie uzly. – 2011. – Rezhim dostupa: http://www.muzel.ru/article/morflot/razvitie_morckogo_trancporta.htm

Ключевые слова: туризм, проблема, развитие, трансграничная территория

Shpylovy I.
e-mail: vice-rector@yandex.ru

PROBLEMS OF TOURISM DEVELOPMENT IN TRANSBOUNDARY AREAS

The paper studies the problem of tourism development in cross-border areas, justified the need for a cross-border inter-regional eco-tourism cluster in the Azov-Black Sea region, defined its main objectives and development potential.

Keywords: tourism, problem, development, cross-border area.

В условиях развития мирохозяйственных связей и углубления интеграционных процессов активно разрабатываются и реализуются программы трансграничного сотрудничества регионов. Государства, имеющие общие границы, историю и культурное наследие, имеют также ряд общих проблем, связанных с рациональным использованием потенциала приграничных территорий и ресурсов. Успешное их решение зависит от ряда объективных и субъективных факторов, среди которых первоочередным является готовность местных и региональных властей к сотрудничеству, эффективной кооперации с целью наиболее полного использования их туристско-рекреационного потенциала и получения конкурентных преимуществ по сравнению с другими соседними регионами. Необходимо выявление предпосылок, способствующих взаимовыгодному международному сотрудничеству, и нахождение путей развития такого сотрудничества.

Вместе с тем, туризм как форма трансграничного сотрудничества и в России, и в Украине развита слабо и определяется, как правило, внутрирегиональной направленностью. Пространственными формами организации туризма на территории соседствующих стран являются трансграничные туристские регионы, включающие территории двух или более стран.

Разработка теории трансграничных туристских регионов с использованием отечественного и зарубежного опыта необходима для обоснования региональных стратегий и организации эффективного управления развитием туризма в приграничных субъектах Российской Федерации и регионах Украины.

В условиях сложившихся взаимоотношений Украины и России, наличия общего природно-ресурсного потенциала, развитие туристических отношений дает импульс для социально-экономического развития региона. Как известно, туризм оказывает стимулирующее воздействие на функционирование ключевых секторов экономики: транспорт, связь, торговлю, строительство, сельское хозяйство, производство товаров массового потребления. Кроме того, развитие туризма обеспечивает создание дополнительных рабочих мест, улучшение инвестиционного климата, активизацию предпринимательской деятельности. Особая роль сферы туризма в развитии регионов, в частности трансграничных, обуславливает актуальность проблемы ее развития.

Исследованию различных аспектов рынка туристических услуг посвящены научные труды зарубежных ученых и наших соотечественников. Среди зарубежных авторов хотелось бы отметить работы О. Лазороти, П. Мерлен, Ж. Виард, П. Виолье, М. Варнеса, Н. Вильяма, Ф. Котлера, Ф. Кривера, Ж. Урбен, Ж. Ури и др.

Вопросы развития туристической индустрии рассматривались в работах таких украинских ученых, как: Л. Агафонова и Т. Горюнда, они сформулировали основные социально-экономические проблемы развития туризма в Украине и стратегию развития туристической индустрии Украины; Р. Балашова, И. Школа, Л. Дяденко, В. Кифяк, которые разработали принципы развития туристической индустрии в рыночной экономике. Проблемы развития туризма на региональном уровне освещены во многих научных публикациях отечественных ученых: Гайворонской И., Дышлогого И., Гудзя П., Солдатовой С., Степановой Е., Харичкова С., Черчик Л. и др.

Целью статьи является теоретическое обоснование необходимости создания трансграничного межрегионального экотуристического кластера.

В «Европе регионов» развитие туризма рассматривается как один из приоритетов социально-экономического развития [1, с. 397]. Помимо привычной экономической функции туризм на региональном уровне играет очень существенную политическую роль. Важно отметить, что туристические возможности трансграничного сотрудничества не ограничиваются трансграничным туризмом жителей приграничных территорий. Главная цель его развития – создание условий для привлечения иностранного туриста, что даст возможность не только привлечь инвестиции, но и расширить горизонты сотрудничества.

Сотрудничество в сфере туризма все более активно развивается в Балтийском регионе, где туризм входит составной частью в общие стратегии развития, кроме того, разрабатываются конкретные проекты межрегионального сотрудничества в рамках различных программ ЕС и стран региона. К сожалению, Российская Федерация и ее балтийские регионы пока недостаточно активно участвуют в международном сотрудничестве.

Для успешного развития рекреационно-туристической индустрии в рамках трансграничного сотрудничества Украины и России наиболее приемлемыми являются приморские регионы. Сегодня решение проблемы вовлечения недоиспользуемого потенциала экономики и совершенствования региональной структуры Азово-Черноморской зоны как важного резерва повышения устойчивого социально-экономического развития его стран является чрезвычайно актуальной.

Кроме огромного потенциала приморских зон, существует ряд экологических проблем, общее решение которых также возможно в рамках трансграничного сотрудничества в сфере туризма.

В последние годы отчетливо прослеживается тенденция к усилению мер по охране окружающей среды. На государственном уровне как в России, так и в Украине постоянно обсуждаются и принимаются решения по вопросам очистки воды и воздуха, переработки отходов, защиты природы и животного мира и др. Этому способствует высокий уровень внимания к данным проблемам со стороны средств массовой информации [2]. Кроме того, постоянно проводятся исследования загрязнений воздуха, воды, земной поверхности.

По результатам проведения спутникового мониторинга пленочных загрязнений Черного и Азовского морей за 2012 год определено, что пленочные загрязнения, в основном судового происхождения, обнаружены на 61 снимке, (66% от общего числа), что является одним из самых высоких показателей степени загрязненности среди других морей. Площадь индивидуальных пятен варьировала от 0,1 до 60 кв. км. Максимальные по площади судовые загрязнения наблюдались в Черном море на границе российского и украинского секторов [3].

В большинстве случаев рассмотрение вопросов охраны окружающей среды объединяется с вопросами развития туризма, что способствует привлечению особого внимания правительств европейских стран к вопросам так называемого «устойчивого» развития туризма, охватывающего проблемы развития туризма и защиты окружающей среды на комплексной взаимозависимой основе. Несомненно, повышенное внимание к данным вопросам создает условия для появления новых туристических продуктов как на уровне индивидуального туризма, связанного с экологическими интересами, так и массового туризма.

Для внутреннего рынка особенно важно развивать пляжный и оздоровительный туризм. Пляжный туризм является одним из самых популярных видов отдыха у россиян: 38% российских туристов предпочитают отдыхать у воды [4, с. 67]. Это направление активно развивается на Черном и Балтийском морях. Большие перспективы развития пляжного отдыха есть у курортов Азовского и Каспийского морей, однако отсутствие гостиничной и иной туристической инфраструктуры на Каспийском море и устаревшая инфраструктура на Азовском море являются сдерживающими факторами для успешного туристического развития этих территорий. При соответствующем развитии инфраструктуры этот вид туризма мог бы получить широкое распространение в Азово-Черноморской зоне.

Вместе с тем, развитие туризма на территории приморских регионов существенно ограничивается как экологическими проблемами, так и отсутствием должной инфраструктуры, решить которые возможно общими усилиями регионов трансграничной зоны. Одним их эффективных, по нашему мнению, путей решения этой проблемы является создание трансграничного межрегионального экотуристического кластера, в состав которого входят Херсонская, Запорожская, Донецкая, Ростовская области, АР Крым и Краснодарский край (рис. 1).

Основные задачи создания экотуристического кластера [5, с. 70]: сохранение природных угодий международного значения; создание условий для организованного туризма, отдыха и других видов рекреационной деятельности в совокупности с соблюдением режима охраны заповедных природных комплексов и объектов; проведение экологической пропаганды и образовательно-воспитательной работы; поддержание общего экологического баланса в регионе.

Как форма трансграничного сотрудничества экотуристические кластеры, по сравнению с другими формами, имеют ряд преимуществ, что дает возможность объединить усилия субъектов туристической деятельности приграничных территорий для улучшения экологической ситуации, уменьшить затраты на производство и продвижение туристического продукта, облегчить доступ к информации производителей и потребителей туристических услуг [6, с. 81].



Рис. 1. Региональная структура экотуристического кластера

Трансграничный экотуристический кластер имеет огромный потенциал развития по направлениям: экотуризм, зеленый туризм, спортивный туризм, рекреационный туризм, исторический туризм, промышленный туризм и прочее.

Большой потенциал, который сейчас недоиспользуется, имеет рекреационный туризм. Территория Азово-Черноморской зоны, на которой предлагается создание кластера, имеет мягкий климат, пляжные зоны, лечебные факторы с неограниченными запасами ценных лечебных грязей, 39 действующих вулканов и источников минеральных вод, что создает все условия для развития на территории района международного курорта.

Большое значение при развитии этого вида туризма имеют целебные климатические ресурсы, представляющие собой сочетание степного сухого воздуха, насыщенного фитонцидами степных трав и морского влажного воздуха с примесями солей [7, с. 85].

В заключение хотелось бы отметить, что и Украина, и Россия имеют ряд общих проблем развития территорий Азово-Черноморской зоны, среди которых главными являются экологическая ситуация, неэффективное и нерациональное использование природных ресурсов, отсутствие четкой стратегии развития индустрии туризма и четкого ее регулирования, недостаточно развитая инфраструктура, а также система транспортного обслуживания туристов, недостаточный уровень качества предоставления туристических услуг и другие. Успешное решение этих и других проблем, по нашему мнению, возможно лишь путем совместных действий, направленных на повышение конкурентоспособности приморских территорий. Одним из них является создание трансграничного межрегионального экотуристического кластера, что позволит не только объединить усилия для решения задач устойчивого развития территорий, но и является необходимым и важным шагом для налаживания и укрепления дружественных связей между странами.

References:

1. Busygina, I.M. Konceptual'nye osnovy evropejskogo regionalizma / I.M. Busygina // Evropa: vchera, segodnja, zavtra / RAN, In-t Evropy. – M.: JEK-ka, 2002. – S. 395-404.
2. Gosudarstvennaja programma Rossijskoj Federacii „Razvitie kul'tury i turizma” na 2013 – 2020 gody / JElektronnyj resurs. – Rezhim dostupa: <http://www.russiatourism.ru/rubriki/-1124141005/>
3. Azovo-CHernomorskij bassejn stal odnim iz samyh zagryaznennyh v Rossii/ JElektronnyj resurs. – Rezhim dostupa: <http://sochi-24.ru/obshestvo/azovo-chernomorskij-bassejn-stal-odnim-iz-samyh-zagryaznennyh-v-rossii.2013224.60253.html/>
4. Gajvoronskaja I.V. Perspektivy razvitija morskogo rekreacionno-turisticheskogo biznesa v Ukraine / I.V. Gajvoronskaja // Suchasni naukovi dosjagnennja – 2008: Zbirnik materialiv Vseukraïns'koï naukovo-praktichnoï konferencii. – V3-h t. – T. 1. – Mikolaiv: NUK, 2008. – S. 67-71.
5. Andrjushhenko K.A. Naukovi aspekti stvorennja ekoturistichnih klasteriv na CHerkashhini // Visnik DITB, 2004. – № 8. – S. 69-71.
6. Raevskij, S. V. Klasterne konceptii organizacii struktury jekonomiki regiona / S. V. Raevskij, JU. V. Vinokurova // Regional'naja jekonomika: teorija i praktika, 2007. – Vyp. 5. –S. 15–20.
7. Soldatova S.O. Mehanizmi formuvannja jekoturistichnogo prirodohoronnoho klastera v Sivas'komu sub-regioni // S.O. Soldatova, O.P. Pavlenko / Visnik Odes'kogo derzhavnogo ekologichnogo universitetu, 2012, vip.13 – s. 79-86.