

9.5. ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТОМ И ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

Компанийцева О.В., аспирант кафедры коммерции и логистики

Санкт-Петербургский государственный экономический университет

[Перейти на Главное МЕНЮ](#)
[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)

В статье рассмотрены особенности формирования интегрированной системы управления проектами с инфраструктурой региона. Показано, что развитие региона взаимосвязано с развитием логистической составляющей инвестиционно-строительного проекта и планируется на основе теоретических положений стратегии взаимодействия на основе развития технологий, модернизации и конкурентной борьбы. Доказано, что потенциал развития региона усиливается на основе совокупности интегрированных систем и множества проектов.

Научное обеспечение направления разработки проектов комплексного развития регионов и их логистической интеграции в Российской Федерации находят отражение в рамках развития Транспортной стратегии РФ: среди всего прочего также создания интегрированной системы логистических парков в РФ вместе с направлением разработки научных основ согласованного развития инфраструктуры взаимодействующих видов транспорта закреплены в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. в качестве научных направлений обеспечения формирования единого транспортного пространства РФ на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры [1].

Можно согласиться с российскими специалистами в области логистики, что контуры новой формации, называемой информационной экономикой, выделяются на фоне предыдущей формации индустриальной экономики преобладанием наукоемких технологий, информатизации и интеллектуального производства, а также более высокой упорядоченности индустрии [7].

Функционирование и оптимизацию различных потоковых процессов на предприятии обеспечивает логистика, так как ее главная задача – разработка тщательно взвешенного и обоснованного плана, который способствовал бы достижению наибольшей эффективности работы предприятия, повышению его рыноч-

ной доли и получению преимуществ перед конкурентами, а одна из основных задач логистики – создание интегрированной эффективной системы регулирования и контроля материальных и информационных потоков [3].

Достижение стратегических целей предприятий становится возможным при трансформации существующих логистических систем в интегрированные логистические сети. Работа предприятий в составе логистических сетей определяет целый ряд преимуществ, связанных с уменьшением количества излишних операций в системе, объединением независимых рисков, а также существенным снижением затрат и повышением качества ее функционирования. Основная причина создания логистических сетей соотносится как с успешным использованием собственных ресурсов, так и с перспективой привлечения ресурсов и конкурентных возможностей других участников. Интегрированной логистике свойственны черты движения экономических ресурсов, которые обеспечивают функционирование каждого вовлеченного в сеть предприятия.

Причинно-следственная связь возникновения нового инвестиционно-строительного проекта в регионе и целой сетевой интегрированной логистической структуры, способной оказать влияние на экономику региона, отражается на повышении уровня жизни региона путем более рационального распределения потоков ресурсов страны, в том числе рабочей силы, финансовых ресурсов на основе стратегии инновации и модернизации [6, с. 207]. Основой развития национальной экономики является потенциал усиления ее преимуществ и переход к следующему витку развития технологического процесса и производительности в процессе конкурентной борьбы не только предприятий, но и технологий, путем совершенствования логистических стратегий и сетей. Автором разработана схема стратегии взаимодействия интегрированной системы проекта и региона, применение которой способствует повышению эффективности интегрированной логистики, что позволит усилить преимущества дотационного региона. Для решения рассматриваемой проблемы автором предлагается использовать механизм реализации стратегии, предполагающий объединение ресурсов региона в интегрированной системе проекта и логистической инфраструктуры в процессе взаимодействия на основе развитие технологий, модернизации и конкурентной борьбы (рис. 1.)

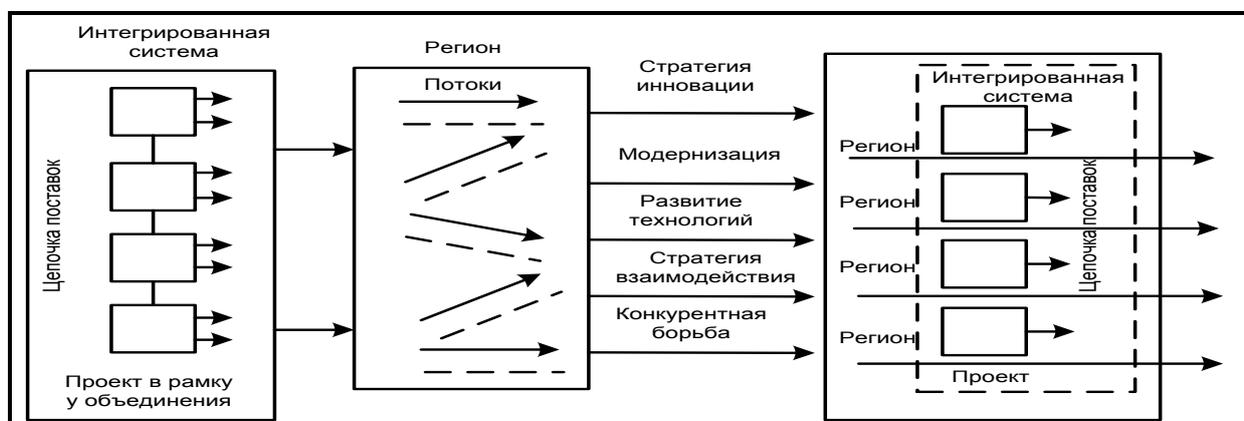


Рис. 1. Стратегия взаимодействия интегрированной системы проекта и региона

На стратегическом уровне организации логистического управления в рамках интегрированных структур логистическое планирование проекта следует рассматривать с позиции достижения согласованности как внутри компании, так и во внешней среде. Управленческие маркетинговые решения и стратегическое логистическое планирование интегрированной цепочки поставок способствует наилучшей организации потокового процесса. Интеграция от высшего уровня управления до непосредственного исполнителя происходит путем объединения всех ресурсных потоков как внутри одной компании, так и группы компаний в рамках одного проекта. Внутри проекта функционируют цепи поставок, выполняющие различные виды деятельности, и различные операции. Звенья этих цепей территориально находятся далеко друг от друга.

Развитие региона взаимосвязано с развитием логистической составляющей инвестиционно-строительного проекта. Чем более экономически развит регион, тем более развита у него инфраструктура, легче построить потоковый процесс и проектировать взаимосвязь интегрированных структур с внешними и внутренними участниками логистической системы. Совокупность интегрированных систем и множество проектов усиливают потенциал развития региона. В процессе реализации проекта строится требуемая внешняя инфраструктура региона. Для реализации и функционирования проекта необходима рабочая сила и интеллектуальный потенциал региона. Привлекая новых сотрудников и местные субподрядные организации, обеспечивается занятость населению. Развивается банковский сектор – потребность в финансовой составляющей должна удовлетворяться. Финансовые и инвестиционные механизмы по природе своей различны, однако требуют одинакового обслуживания – наличие банков, средств коммуникации, электронных средств связи и дистанционного обслуживания. Постепенно уменьшаются затраты на логистику, товар становится конкурентоспособным.

В процессе взаимодействия образуется новая структура, которая упорядочивает и усиливает потоки как самого региона, так и потоки внутри интегрированной системы. Стратегические планы и решения формируют с учетом всех факторов и особенностей каждого звена. Новая система должна пройти также все стадии интеграции, все структуры должны функционировать как единый механизм. Только при продвижении к одной общей цели каждое звено может принести свой вклад в развитие интегрированной структуры.

Достижение конкурентного преимущества дает возможность ускоренного развития как проекта и всех его участников и партнеров, так и региона – размещение дополнительных инвестиций, занятость населения, повышение уровня социальной сферы, уровня потребительской возможности населения и, как следствие, – дальнейшее развитие региона в рамках расширения сервиса для удовлетворения потребностей населения.

В условиях расширения хозяйственных связей логистика и управление цепями поставок обеспечивают способность рыночных структур к эффективному управлению потоковыми процессами на основе оперативно-го и стратегического управления. Новейшие информационные технологии создают технологические возможности для управления всеми сферами производственно-коммерческой деятельности. Динамика рыночных отношений, глобализация международного бизнеса и ресурсные ограничения приводят к существен-

ному возрастанию скорости материальных, финансовых и информационных потоков, сокращению числа посредников в логистических цепях, возрастанию надежности их функционирования.

Переход от микрологистики к мезологистике среднего звена в экономике и становление корпоративной логистики через координированное управление финансовыми и материальными потоками интегрированных структур с использованием информационной логистики предполагает создание корпоративных логистических центров. Тенденция корпоратизации в РФ получает развитие на фоне регионализации и глобализации экономики и логистики.

Совершенствование коммуникаций и перемещения ресурсов означает, что физическое расстояние становится менее важным. Организации и объединения работают в едином всемирном информационном пространстве. Материалы закупаются в одной части света, продукция продается в другой. Продукция строительного производства имеет свою специфику – это недвижимость, которая не может перемещаться. При использовании современных средств коммуникации – электронных интернет-ресурсов, недвижимость может продаваться в разных точках мирового пространства, как в Европе или Америке, так и в Азии или РФ.

Интегрированная логистика делает мировой рынок возможным для различных областей деятельности компаний [11, с. 475]. В результате возможна конкуренция не только в географически ближайшем сегменте, но и в масштабе глобального всемирного рынка.

В организации инфрасистем наблюдается иерархия: организация макроуровня должна работать с госзаказами и государственными заказчиками, мезоэкономического уровня – системы региональные – должны работать с корпоративными заказчиками, системы микроэкономической инфраструктуры должны работать во внутрифирменной организации. В результате взаимодействия систем и их совместного стратегического развития регион представляется как участник интегрированной системы, потоки которого взаимосвязаны и синхронизированы с потоками системы объединения в рамках проекта. В процессе слияния систем в национальном масштабе образуются глобальные логистические сети и транснациональные корпорации.

Рассматривая инвестиционно-строительный проект во взаимосвязи с инфраструктурами региона, можно сказать, что сотрудничество и проектирование структуры взаимодействия происходит на первоначальной стадии стратегического планирования проекта. Выбор участка застройки и определяет выбор региона производства работ и создания интегрированной структуры цепей поставок проекта и региональных структур административно-хозяйственного управления. В настоящее время любая инвестиционно-строительная компания может располагать потенциалом использования нескольких региональных ресурсов – управление фокусной компании располагается в одном регионе, например, в Московской области, используя банковские и налоговые и информационно-сетевые институты этого региона, а застройку планирует вести в Ленинградской области, используя при этом материально-технический, кадровый и структурно-административный потенциал региона застройки. С точки зрения маркетингового и сбытового канала распределения готовой продукции, т.е. продажи квартир – тоже есть специфика по каналам продвижения и сбыта

продукции, т.е. по цепи поставок идет не товар, а информация о товаре, недвижимость остается на месте, потенциальные покупатели находят информацию об объекте во всех средствах массовой информации, сетях, интернет-ресурсах. Место расположения потенциальных покупателей с точки зрения потенциала продаж не имеет значения. Формируются необходимые логистические сети для реализации проекта.

В экономической литературе [9, с. 482] широко рассмотрены идеи глобализации логистических сетей и выходов на международные рынки в основном применительно к продвижению по сетям продукции и товаров народного и промышленного потребления. Относительно недвижимости и инвестиционно-строительных проектов такие глобальные сети не нашли отражения. Однако если рассмотреть продукт выполнения строительного проекта как товар, то можно говорить и о его коммерческой реализации по каналам таких же сетей, как и у любого другого товара, исключая лишь его физическое перемещение.

Долгосрочная продуктивная работа в бизнесе каждой организации зависит от материального потока по цепи поставок. Стратегическая значимость логистики определяется тем, что логистика оказывает долгосрочное влияние на экономические показатели. Выполнение задачи логистики в структуре взаимодействия интегрированной системы проекта в рамках объединения и административно-хозяйственной системы региона должно быть подчинено в первую очередь целям развития региона, не противоречить его основным принципам. При рассмотрении места исполнения строительного проекта необходимо учесть все региональные особенности, как тот или иной регион может раскрыть и увеличить результативность проекта. Особенности географических показателей региона, его территориально-отраслевой кластер, структура товаропроводящих потоков должны согласовываться и синхронизироваться с целями и стратегией развития проекта.

Рассмотрим, например, инвестиционно-строительный проект международного масштаба «Сочи-2014». Для его реализации был использован опыт многих подобных проектов, но «Сочи-2014» был разработан в своей эксклюзивной специфике. Над стратегией работали как высшее управленческое звено под эгидой Президента РФ Путина В.В. и созданного при Правительстве РФ комитета во главе с Козаком Д.Н., ответственным за проведение Зимней олимпиады в Сочи.

Для создания необходимой инфраструктуры и проектирования олимпийских объектов в целом привлекались множество специалистов, была детально разработана интеграция проекта с инфраструктурой региона. Для выполнения определенных конкретных проектов специфического спортивного направления привлекались европейские специалисты и технологи. Рассматривая инвестиционно-строительный проект с точки зрения логистической стратегии, можно сказать, что грамотно структурированный входящий поток в периметр проекта при дальнейшем развитии и реализации проекта способен изменяться и усиливаться, продвигаясь по цепи поставок. Для выполнения работ привлекались как зарубежные организации и специалисты, так и российские организации. Например, при проектировании стадионов использовалось информационное моделирование сооружений (BIM) с использованием комплексного подхода к созданию сооружения. Проектная программа формировала основу для всех решений на протяжении жизненно-

го цикла объекта от самых ранних концепций рабочего проектирования, строительства до ввода в эксплуатацию. В данном вопросе прибегли к опыту американских коллег. При строительстве и проектировании разработано и притворено в жизнь множество инноваций. Одна из инноваций – компактное расположение спортивных и инфраструктурных объектов, гарантирующее предельное удобство перемещения и отсутствие транспортных проблем. Современные спортивные объекты возводились с применением передовых технологий строительства и защиты окружающей среды [8]. Цифровые технологии, которые стали неотъемлемой частью бренда Игр Sochi2014.ru, открыли новые возможности для коммуникаций. Инновационные решения по созданию цифровых платформ обеспечили простоту и скорость обмена информацией. Формировалась сетевая структура поставок материалов российского производства, а также материалов и технологий известных мировых производителей. Привлекались региональные резервы и ресурсы.

В результате выполнения данного инвестиционно-строительного проекта образовалась новая интегрированная структура, которая изменила регион и сформировали новый инвестиционный климат. На выходе по окончании проекта Сочи получил новые спортивные объекты мирового уровня. Эти объекты дополнились современной транспортной, энергетической, инженерной, гостиничной инфраструктурой. Электропоезда нового поколения курсируют между олимпийскими объектами. В организации задействованы все ресурсы и кадровые резервы региона.

По окончании олимпиады объекты этого инвестиционно-строительного проекта будут использоваться каждый по своему назначению. Практически все спортивные объекты, которые возводил «Олимпстрой», перейдут в собственность Министерства спорта РФ. Арену для фигурного катания перепрофилируют в велотрек. Центральный сочинский стадион на 40 тыс. мест, где прошли церемонии открытия и закрытия Игр, передадут Краснодарскому краю. В дальнейшем на стадионе будут проводиться спортивно-массовые мероприятия и концерты. Тренировочная ледовая арена для хоккея будет перевезена в Ставропольский край, она перейдет в собственность региона. Ряд частных инвесторов намерены отдать свои объекты государству бесплатно. Спортивные объекты будут тренировочными базами российских команд, на базе которых организуются детские спортивные школы федерального уровня. Транспортная, энергетическая и инженерная инфраструктура дополнит и расширит региональные сети. Новые вокзалы и логистические узлы способствуют расширению коммуникативных каналов региональных организаций для дальнейшего развития общей логистической системы Краснодарского края и взаимосвязи его с федеральными областями и другими регионами.

Разработана программа постолимпийского использования спортивных объектов и гостиниц [10]. Сочи должен стать конкурентным европейским курортом. Предполагается дальнейшее развитие туристического бизнеса и логистического сервиса региона. Формируется программа по развитию туристической и привлекательности региона для туристов как из РФ, так и из-за рубежа. Туристический сервис планирует круглогодичное использование курорта, а не только сезонное, как было ранее. В данном случае можно говорить об интеграции как в рамках проекта, так и в рамках региона и страны. Плановое решение логистической стратегии способствует дальней-

шему развитию как самого проекта «Сочи-2014», так и региона Краснодарского края. Общая стратегическая цель для всех участников проекта – тенденция регионализации экономики дает основание к представлению применения управленческого потенциала логистики в решении задач формирования ресурсной потоковой структуры на территории региона.

Логистика на макроуровне зависима от региональных особенностей воспроизводства. Особенно актуален учет региональных аспектов формирования логистической сети для нашей страны с ее огромной территорией [2, с. 39]. На синтез логистических структур оказывают большое влияние региональные транспортные факторы, такие как транспортные коммуникации, физические компоненты транспорта:

- эксплуатационные предприятия транспорта;
- терминалы;
- вокзалы;
- станции;
- порты;
- транспортные узлы и т.п.

Специфика деятельности логистических посредников, ценовая политика и другие особенности взаимодействия звеньев логистической цепи определяет уникальное сочетание социально-экономических и природно-климатических факторов в каждом регионе.

Научная новизна разработанных автором положений заключается в том, что выделены теоретические особенности формирования интегрированной системы управления проектами с инфраструктурой региона.

1. Регион, имея некоторую обособленность экономических процессов, не является изолированной макросистемой – а макросистемой, имеющей многочисленные интеграционные связи с другими регионами страны и странами. Последнее обуславливает необходимость обслуживания региональными логистическими структурами многочисленных межрегиональных материальных и сопутствующих им финансовых и информационных потоков.
2. Регион представляет собой относительно обособленную подсистему государства и экономической деятельности, являясь крупным субъектом собственности. Согласование интересов развития регионов и корпораций ведет за собой обеспечение функционирования корпоративных и региональных логистических центров и приводит к появлению структур смешанного типа [12, с. 269]. Министерством регионального развития РФ разработана стратегия пространственного развития страны, на основании которой регионы и крупные города являются полноправными субъектами мировой экономики наряду с транснациональными корпорациями. Проводятся мероприятия по повышению инвестиционной привлекательности регионов [4].
3. Взаимодействие региона с национальными и транснациональными корпорациями происходит на основе конкурентной борьбы макросистемы региона, как экономическим субъектом, с использованием потенциала логистики на рынке товаров, капитала и услуг.

Литература

1. О Транспортной стратегии РФ [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства РФ от 22 нояб. 2008 г. №1734-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Баскакова А.А. Региональная логистическая координация в экономическом развитии регионов: значение и параметры оценки [Текст] / А.А. Баскакова // Логистика: современные тенденции развития : мат-лы XII Междунар. науч.-практ. конф. 19 апр. 2013 г. – СПб. : СПбГЭУ, 2013. – 462 с.
3. Грибов В.Д. и др. Экономика организации (предприятия) [Текст] : учеб. / В.Д. Грибов, В.П. Грузинов, В.А. Кузьменко. – 6-е изд., перераб. – М. : КНОРУС, 2012. – 416 с.

4. Министерство регионального развития РФ [Электронный ресурс] : официальный сайт. Режим доступа: <http://www.minregion.ru>
5. Основы логистики [Текст] : под ред. В. Щербакова. – СПб. : Питер, 2009. – 432 с.
6. Портер М.Э. Конкуренция [Текст] : пер. с англ. / Майкл Э. Портер. – М. : Вильямс, 2005. – 608 с.
7. Самусенко С.А. Управленческий учет в гибких производственных системах [Текст] / С.А. Самусенко // Междунар. бухгалтерский учет. – 2014. – №17. – С. 42-52.
8. Сочи 2014 [Электронный ресурс] : официальный сайт Олимпийского комитета РФ. Режим доступа: <http://www.olympic.ru/olympic-games/sochi-2014/innovation/>.
9. Сток Дж. Р. Стратегическое управление логистикой [Текст] / Дж. Р. Сток, Д.М. Ламберт. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 797 с.
10. Трегубова Е. Игровая зона или доступный курорт? Что будет с Сочи после Олимпиады [Электронный ресурс] / Елена Трегубова. URL: <http://www.aif.ru/olymp2014/reviews/1104433>
11. Уоттерс Д. Логистика. Управление цепью поставок [Текст] : пер. с англ. / Д. Уоттерс. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503 с.
12. Шмакова М.В. Выбор и обоснование параметров пространственного стратегирования региона [Текст] / М.В. Шмакова // Проблемы современной экономики. – 2013. – №4.

Ключевые слова

Логистическая интеграция; инвестиционно-строительный проект; инфраструктура региона; стратегия взаимодействия.

Компанийцева Оксана Вячеславовна

РЕЦЕНЗИЯ

Статья аспиранта кафедры коммерции и логистики Санкт-Петербургского государственного экономического университета Компанийцевой Оксаны Вячеславовны является результатом глубокого актуального исследования теоретических положений интегрированного развития системы управления проектами и логистической инфраструктуры региона. Представляет интерес научный подход автора к выявлению особенностей и предпосылок развития региона и обеспечения его логистической интеграции с инвестиционными проектами, развивающимися в Российской Федерации.

В статье обоснована причинно-следственная связь возникновения нового инвестиционно-строительного проекта в регионе и сетевой интегрированной логистической структурой, позволяющей оптимально распределять потоки материальных и финансовых ресурсов в условиях модернизации экономики.

Основой развития национальной экономики является потенциал усиления ее преимуществ и переход к следующему витку развития технологического процесса и производительности в процессе конкурентной борьбы, что подтверждается разработанной автором схемой стратегии взаимодействия интегрированной системы проекта и региона, применение которой способствует повышению эффективности интегрированной логистики, что позволит усилить преимущества дотационного региона.

Научная новизна разработанных автором положений заключается в разработке теоретических особенностей формирования интегрированной системы управления проектами с инфраструктурой региона. Автором показано, что для решения проблемы развития инфраструктуры региона следует применять комплексный подход к управлению проектом и логистической инфраструктурой на основе взаимодействия региона с национальными и транснациональными корпорациями с использованием потенциала логистики на рынке товаров, капитала и услуг.

Действительно, регион хоть и представляет собой крупный субъект собственности, имеющий некоторую обособленность экономических процессов, тем не менее, является открытой макросистемой, имеющей многочисленные интеграционные связи с другими социально-экономическими системами различного масштаба, что обуславливает необходимость обслуживания региональными логистическими структурами многочисленных межрегиональных материальных и сопутствующих им финансовых и информационных потоков. Согласование интересов развития регионов и корпораций предполагает обеспечение функционирования корпоративных и региональных логистических центров, что объясняет появление структур смешанного типа. Министерством регионального развития РФ разработана стратегия пространственного развития страны, на основании которой регионы и крупные города являются полноправными субъектами мировой экономики наряду с транснациональными корпорациями. Проводятся мероприятия по повышению инвестиционной привлекательности регионов.

Можно согласиться, что в масштабах страны критерии интеграции и развития регионов РФ и формирующихся на их территориях инвестиционно-строительных проектов должны подразумевать достижение максимума экономического эффекта на всех этапах развития стратегии взаимодействия, что соответствует актуальным потребностям инновационного развития страны.

Можно сделать вывод, что статья Компанийцевой Оксаны Вячеславовны может быть рекомендована к публикации в журнале «Аудит и финансовый анализ».

Барыкин С.Е., д.э.н., профессор школы «Международная высшая школа управления» Инженерно-экономического института Санкт-Петербургского государственного политехнического университета

[Перейти на Главное МЕНЮ](#)
[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)