

ROZDZIAŁ 21

ДЕТЕРМИНАНТЫ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЯМИ В ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ

НАТАЛИЯ Б. САВИНА, ВОЛОДИМИР А. ФАЛОВИЧ

ВВЕДЕНИЕ

Функционирование экономики в условиях рыночных преобразований, когда стержнем стратегии экономического и социального развития выбран путь к Европейской интеграции, требует устранения барьеров свободного межгосударственного перетока капиталов, свободы осуществления инвестиций, а также свободы осуществления логистических потоков. Достичь экономической стабилизации и роста государства можно благодаря финансовой стабилизации,структурной перестройке, создания конкурентного инвестиционного рынка и формирования логистической системы страны¹.

Решению поставленных задач в научной литературе уделяется значительное внимание таких ученых, как В. Алькема, А. Амоша, В. Гринева, П. Завялова, С. Злупко, А. Карминский, А. Кендумова, В. Кравцов, А. Кратт, Е. Крикавский, А. Кузьмин, А. Лапко, Г. Ларина, В. Ляшенко, А. Мертенс, Орлов, Н. Тарнавская, С. Филиппова, С. Хаминич, Я. Хоменко, Н. Чухрай А. Ястремская². В то же время, дальнейшего исследования требуют проблемы формирования действенного механизма инвестиционного обеспечения развития логистических систем страны и ее регионов с целью обеспечения экономики достаточным потенциалом логистической инфраструктуры, в частности транспортной, складской и информационной.

Итак, проблема достижения эффективности инвестиций во внешние и внутренние объекты логистической инфраструктуры при стохастическом изменении отдельных

¹ Management and production engineering / ed. by M. Dudek, H. Howaniec, W. Waszkielewicz, Wydawnictwo Naukowe Akademii Technicznno-Humanistycznej, Bielsko-Biała 2012, s. 268.

² Савина Н.Б., *Инвестирование в логистические системы: [монография]* / Н.Б. Савина. – Львов: Издательство Львовской политехники, 2013. – С. 8.

факторов инвестиционной среды требует исследования и обоснования определенных механизмов, которые определяют конфигурацию системы с учетом особенностей взаимодействия ее элементов и позволяют получить конкретные результаты. Именно механизм управления обеспечивает возможность воздействия субъектов управления на объект управления по совокупности таких компонентов как принципы, методы, рычаги и инструменты, позволяющие достичь определенной цели.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Действенный механизм должен соответствовать требованиям, прежде всего целеустремленности, которая определяет ориентированность любого механизма на достижение поставленных перед ним целей. Принцип эффективности означает, что на всех стадиях использования механизма совокупный эффект от его прямого действия должен перекрывать ресурсные издержки. Также, механизм должен обладать способностью приспособления к изменениям внешней среды, к воздействию факторов возмущения, то есть, выделяют принцип адаптивности. В то же время, необходимо соблюдать принцип устойчивости, позволяющий механизму быть достаточно надежным, чтобы функционировать при наличии значительных изменений в окружающей среде. Принцип комбинаторности предусматривает возможность механизма настраиваться на комплексное использование с другими механизмами. При этом дополнительные расходы, связанные с комплексным функционированием различных механизмов должны перекрываться синергическим эффектом от их совместных действий. Использование принципа доступности предполагает, что механизм не должен быть слишком сложным для того, чтобы его внедрение могло быть осуществлено в кратчайшее время.

Среди методов, используемых в механизмах управления традиционно выделяют: организационные (разрешения, квоты, ограничения, обременения); экономические (налоги, льготы, тарифы); психологические (консультации, разъяснения) и специальные. Рассматривая рычаги воздействия, следует дифференцировать их на экономические, финансовые и правовые. Важным моментом является то, что все рычаги влияния действуют в двух направлениях, а именно стимулы или санкции. Средствами выполнения задач предусмотренных целями конкретного механизма выступают инструменты. Группируя инструменты механизма управления, целесообразно выделить следующие основные группы как экономические, организационные, социально-психологические, маркетинговые³. В зависимости от того, какие цели ставятся к конкретному механизму управления, он может формироваться как комплексный механизм, или в разрезе отдельных составляющих, в том числе экономического, организационного, институционального механизмов.

Экономический механизм управления заключается в целенаправленном воздействии субъектов на внешние и внутренние экономические связи в системе по поводу формирования и использования ее ресурсов с целью стабильного функционирования и развития системы и ее элементов. Результатом функционирования экономического

³ Крикавский Е.В., Стратегическое измерение логистической концепции принятия решений / Е.В. Крикавский, Р.И. Сапига, В.М. Постный // Вестник Национального университета "Львовская политехника" Логистика, № 633. – 2008. – С. 353–361.

ия и обоснования определенных темы с учетом особенностей взаимоотношений. Именно механизмы субъектов управления на основе как принципы, методы, рычаги цели.

Я

требованиям, прежде всего ценность любого механизма на доэффективности означает, что на эффект от его прямого действия механизм должен обладать способностью, к воздействию факторов возникновения. В то же время, необходимо соизмерять достаточность надежным изменениям в окружающей среде. Механизма настраиваться на. При этом дополнительные различия механизмов должны быть постоянными действий. Использование должен быть слишком сложным и это в кратчайшее время.

авления традиционно выделяют: обременения); экономические трансформации, разъяснения) и специальные. Дифференцировать их на экономическая является то, что все рычаги влияния и санкции. Средствами выполнения механизма выступают инструменты. Сообразно выделить следующие: социально-психологические, ставятся к конкретному механизму, или в разрезе этого, организационного, институционального в целенаправленном воздействии связь в системе по поводу стабильного функционирования инвестирования экономического

концепции принятия решений / Е.В. Крикунова университета "Львовская политехника"

механизма должен стать синергический эффект от надлежащего использования ресурсов благодаря своевременным и эффективным управленческим решениям. На основе обобщения парадигм формирования механизмов управления и с учетом их адаптации к условиям инвестирования в логистическую систему, структуру экономических детерминантов механизма управления инвестиционным проектом в развитие логистических систем можно представить на рис. 1.

Среди экономических детерминант в каждом отдельном проекте инвестирования в логистическую систему при разработке стратегии формирования инвестиционных ресурсов большое значение имеет оптимизация соотношения между содержанием источников, которые различаются в зависимости от категории инвестора.

Установление критериев оценки источников финансирования и особенности каждого из них становится причиной такой оптимизации. Такими критериями являются: местонахождение источника инвестирования (место утечки капитала); потенциал (мощность) инвестиционного источника, P_u ; продолжительность функционирования инвестиционного источника, T_u ; стабильность финансовых потоков источника в функции времени. Принято, что потенциал инвестиционного источника P_u – это размер капитала, который может инвестироваться за единицу времени

$$P_u = \frac{\sum K_u}{T} \quad (1)$$

где

$\sum K_u$ – суммарный капитал, который может вкладываться, денежн. ед.;
 T – временная оценка, лет.

Важно, чтобы продолжительность функционирования инвестиционного источника отвечала продолжительности процессов инвестирования или превышала ее. В случае несоответствия между этими показателями возникает потребность инвестирования из разных источников, что принципиально допустимо, но является более сложным.

Оценку стабильности потоков источника в функции времени (C_u) предложено осуществлять показателем тренда мощности источника ΔP_u , отнесенного к параметру времени

$$C_u = \frac{\Delta P_u}{T} \quad (2)$$

Следующим этапом является структуризация инвестиционных источников в соответствии с потребностями потребителей инвестиций, а также определение условий реализации выбранной структуры. Учитывая, что реализация проектов инвестирования в логистические системы является достаточно длительной и осуществляется, как правило, поэтапно, то потребление капитала следует согласовать с темпами реализации проекта.

Продолжительность процесса инвестирования в логистические системы требует учета изменений внутренних и внешних условий функционирования таких систем, а также предвидение последствий реализации управленческих решений. Комплексно-ситуационный выбор типов управления логистическими системами позволяет использовать оптимальный подход к формированию управленческих решений в зависимости от состояния объекта управления.

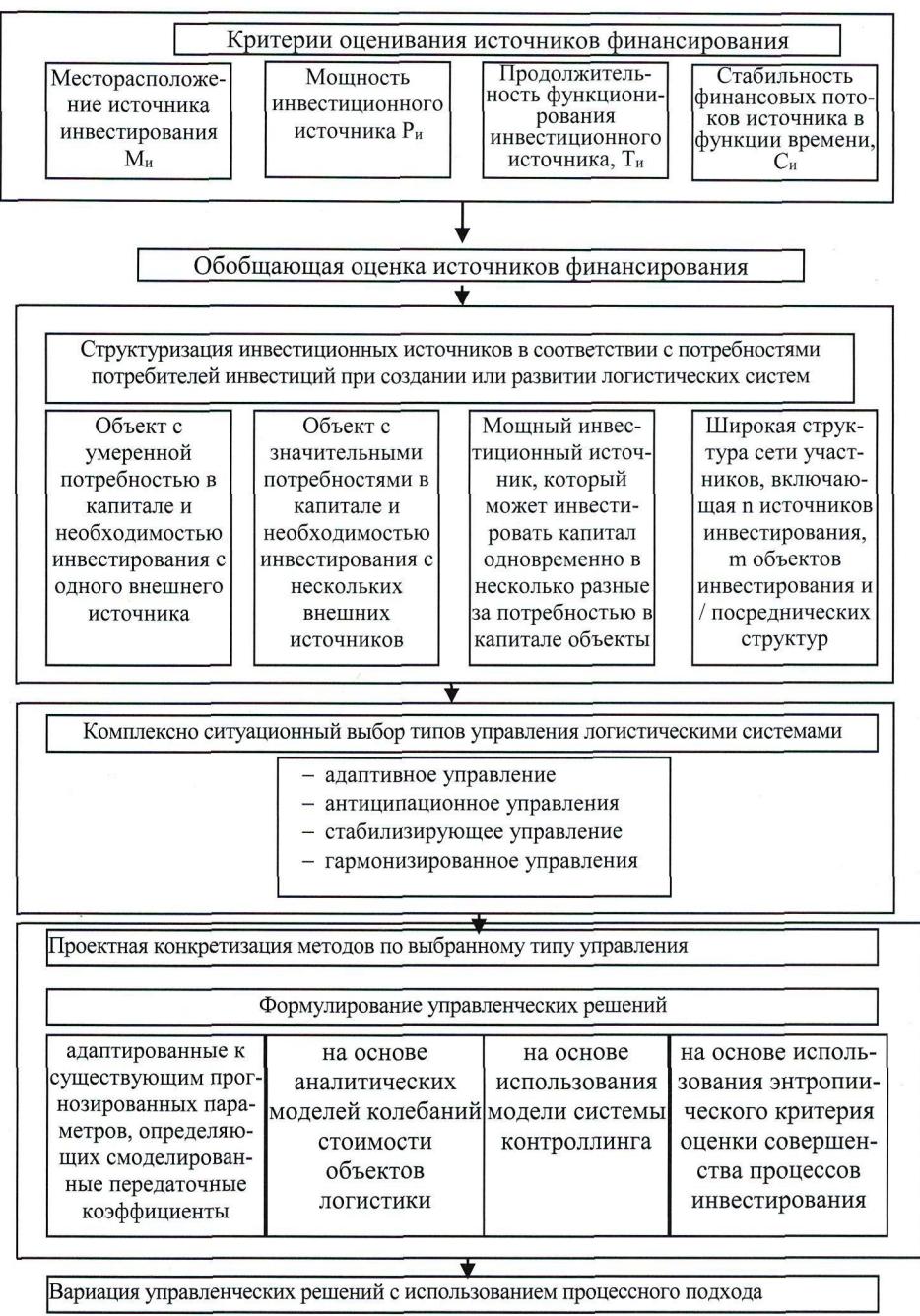


Рис. 1. Экономические детерминанты механизма управления инвестиционным проектом в развитие логистических систем

Источник: собственная разработка

Среди пред использовать при го климата, соци и трудовых ресу инвестиции для каждого условии наилучшее реакция на от

Антиципаци и обеспечивает с взаимных измене эффективные управле го экономическо денежного потока

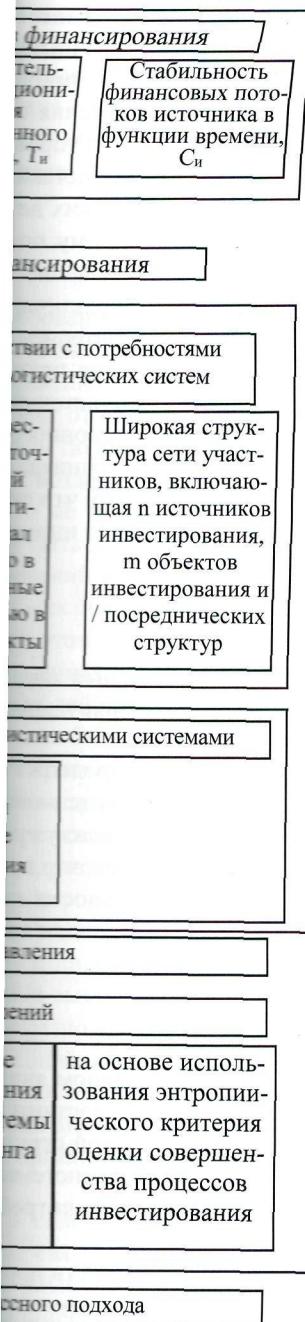
Стабилизир с помощью конт данные значения то есть минимиза ции системы, и измениются. Ст ательных возможн

Гармонизир тическая опция процессов можн повторяемость шой повторяемос характеризующ плекс действий стью. Гармониз ческой системе процессы совер мендовано при Объектами целевая является инвес тность коммерче

Тот или ин стической инф биоз проектной решения в упр рекомендуется щена в работе

⁴ Кузьмин А.Е.
Львов: Изд-во

⁵ Савина Н.Б.,
тельство Льв



Среди предложенных типов управления адаптивное управление целесообразно использовать при наличии «сильных» сигналов, а именно изменение инвестиционного климата, социально-экономических факторов, технологии, техники, материальных и трудовых ресурсов. Включение контура адаптации в обобщенную схему реального инвестирования логистической системы позволит определить управлеченческие решения для каждого из соответствующих участников инвестиционной деятельности, при условии наилучшего приближения результата инвестирования к желаемому. То есть, это реакция на отклонение.

Антиципационное управление используется при наличии «слабых» сигналов и обеспечивает оценку возможных отклонений обобщенного показателя под влиянием взаимных изменений различных факторов. Это дает возможность прогнозировать эффективные управлеченческие решения и получение оптимальных значений обобщенного экономического показателя логистической системы, например, текущей стоимости денежного потока или стоимости объекта логистики.

Стабилизирующее управления логистической системой будет осуществляться с помощью контроллинга, который позволяет поддерживать определенные, заранее заданные значения факторов экономической деятельности путем воздействия на объект, то есть минимизировать влияние факторов возмущения, в результате которых состояние системы, и в частности факторы, обуславливающие ее деятельность, непрерывно изменяются. Стабилизирующее управление может использоваться в ситуации существенных возмущений включая предкризисные ситуации и во время кризиса⁴.

Гармонизированное управления может касаться гармонизации структуры (статическая опция), или гармонизации процессов (динамическая опция). Среди типов процессов можно выделить импровизированные процессы, характеризующиеся малой повторяемостью и малой сложностью; рутинные процессы, характеризующиеся большой повторяемостью и малой сложностью; проекты (гармонизированные процессы), характеризующиеся малой повторяемостью и большой сложностью; функции (комплекс действий), характеризующиеся большой повторяемостью и большой сложностью. Гармонизированное управления пытается сделать одинаково эффективными для всех участников, то есть сделать процессы совершенными. Для оценки совершенства инвестиционных процессов рекомендовано применение принципов энтропии, как меры неупорядоченности системы. Объектами целесообразного применения принципов гармонизированного управления является инвестиционная деятельность, деятельность логистических систем, деятельность коммерческих структур, банковских учреждений, кредитных союзов и др.

Тот или иной механизм управления инвестиционным проектом в развитие логистической инфраструктуры может включать четыре типа и по сути представляет симбиоз проектного и процессного управления. Принятие конкретного управлеченческого решения в управлении инвестиционным проектом в развитие логистических систем рекомендуется осуществлять на основе процессного подхода сущность которого освещена в работе Савины⁵.

⁴ Кузьмин А.Е., *Прикладной менеджмент: уч. пособ.* /О.Е. Кузьмин, А.Г. Мельник, Н.Я. Петрушин. – Львов: Изд-во Нац. у-та «Львовская политехника», 2009. – С. 183.

⁵ Савина Н.Б., *Инвестирование в логистические системы: [монография]* / Н.Б. Савина. – Львов: Издательство Львовской политехники, 2013.– С. 198-212.

Таким образом, выделенные экономические детерминанты механизма управления инвестиционным проектом в развитие логистических систем позволяют оптимизировать процессы формирования и использования ресурсов благодаря своевременным и эффективным управленческим решениям.

Институциональный компонент механизма согласовывает деятельность институциональных элементов, которые представляют субъекты государственной политики в сфере формирования и развития логистических систем, а именно субъекты государственного управления, органы и должностные лица местного самоуправления, участники логистической системы различных форм собственности и организационно-правовых форм хозяйствования.

Организационный механизм управления инвестирования в логистические системы предназначен организовывать процессы, касающиеся формирования органов управления и распределения компетенций между ними. Это позволяет организовывать деятельность и обеспечить практическую реализацию инвестирования в логистическую систему с учетом жизненного цикла систем управления, где упор необходимо сделать на этап прединвестиционных исследований, этап инвестирования и реализации проекта.

Именно правильно налаженный организационно-институциональный механизм является предпосылкой принятия адекватных управленческих решений, как на национальном уровне, так и на уровне отдельной логистической системы и создает возможности:

- согласование решений с предварительно принятыми;
- идентификации исходного состояния объекта управления и возможности моделирования прогнозируемого состояния;
- оптимизации сроков подготовки, принятия решений и передачи их на выполнение;
- сохранение поставленной цели по всем иерархическими уровнями в процессе передачи управленческого решения;
- эффективной работы механизма оценки выполнения решений.

В Украине в государственной исполнительной власти на сегодняшний день существует 18 министерств, 24 службы, 15 агентств, 11 инспекций, 5 центральных органов исполнительной власти со специальным статусом, 5 национальных комиссий и других органов исполнительной власти, каждый из которых прямо или косвенно, в большей или меньшей степени причастен к сфере логистики. Такое значительное количество идентифицированных институциональных структур требует четкой организации и согласования целей, правового обеспечения, организационного инструментария их деятельности, что позволит влиять на объект управления для достижения стратегических целей путем продуктивного использования имеющихся ресурсов.

Исследование выполняемых функций министерствами, ведомствами Кабинета Министров Украины позволило установить перечень важнейших из них, которые имеют непосредственное отношение к созданию и функционированию логистической системы страны. К таким ведомствам отнесены:

- Министерство экономического развития и торговли Украины;
- Министерство аграрной политики и продовольствия Украины;
- Министерство экологии и природных ресурсов Украины;

- ерминанты механизма управления их систем позволяют оптимизировать ресурсов благодаря своевременным согласовывает деятельность институциональные субъекты государственной политики и местного самоуправления, участия в и организационно-правового регулирования в логические системы формирования органов управления, что позволяет организовывать инвестиирования в логистическую систему, где упор необходимо сделать на инвестиирования и реализации стратегических решений, как на национальной системе и создает возможными; управления и возможности моделирования и передачи их на выполнение; ческими уровнями в процессе принятия решений.
- ности на сегодняшний день существуют 5 центральных органов национальных комиссий и других, прямо или косвенно, в большей степени. Такое значительное количество требует четкой организации и социального инструментария их деятельности для достижения стратегических ресурсов.
- рствами, ведомствами Кабинета важнейших из них, которые имелись включению логистической системы Украины;
- гия Украины;
- Украины;
- ерминанты механизма управления их систем позволяют оптимизировать ресурсов благодаря своевременным согласовывает деятельность институциональные субъекты государственной политики и местного самоуправления, участия в и организационно-правового регулирования в логические системы формирования органов управления, что позволяет организовывать инвестиирования в логистическую систему, где упор необходимо сделать на инвестиирования и реализации стратегических решений, как на национальной системе и создает возможными; управления и возможности моделирования и передачи их на выполнение; ческими уровнями в процессе принятия решений.
- ности на сегодняшний день существуют 5 центральных органов национальных комиссий и других, прямо или косвенно, в большей степени. Такое значительное количество требует четкой организации и социального инструментария их деятельности для достижения стратегических ресурсов.
- рствами, ведомствами Кабинета важнейших из них, которые имелись включению логистической системы Украины;
- гия Украины;
- Украины;
- Министерство энергетики и угольной промышленности Украины;
- Министерство инфраструктуры Украины;
- Министерство обороны Украины;
- Министерство регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Украины;
- Министерство финансов Украины.

Однако, следует обратить внимание на то, что ни одно из них не несет комплексной ответственности за принятые решения. Такая децентрализация функций по созданию логистической системы страны требует механизма координации соответствующей деятельности перечисленных структур по созданию конкурентоспособной логистической системы и создание постоянно действующей Межведомственной комиссии стратегического развития логистической системы страны. В состав Межведомственной комиссии, кроме представителей (заместителей министров) перечисленных министерств, должны быть включены представители государственных служб, в частности, государственной авиационной службы, службы геологии и недр Украины, Государственной службы Украины по чрезвычайным ситуациям, а также государственных агентств автомобильных дорог, экологических инвестиций Украины, агентства по энергоэффективности и энергосбережению Украины, агентства по инвестициям и управлению национальными проектами Украины.

Детерминанты организационно-институционального механизма управления инвестиированием в логистическую систему приведены на рис. 2.

Основным функциональным назначением созданной Межведомственной комиссии стратегического развития логистической системы страны станет организация процесса обоснования схемы размещения логистических центров во взаимосвязи со стратегическими проектами развития транспортной системы страны, морских портов, пограничных переходов и тому подобное. При этом рекомендуется делегировать право инициативы инвестиций в логистические центры региональным органам власти. Учитывая функциональное назначение Межведомственной комиссии, ее действия будут обеспечивать фазу стратегического анализа и фазу принятия стратегических решений по управлению инвестиированием в логистические системы страны.

Фаза реализации стратегических решений (процесс инвестирования) должна обеспечить такую институциональную составляющую, как центр инвестиций. Включение в организационно-институциональный механизм управления инвестированием в логистические системы такого элемента, как центр инвестиций актуализирует: во-первых, необходимость согласования действий различных участников проектируемой логистической системы, которые имеют собственные цели, разные потенциальные возможности, различные организационные и пространственные формы хозяйствования, взаимодействуют на договорных началах и принципах коопетиции; во-вторых, необходимость контроля за усвоением инвестиций выделенных на создание и развитие логистических систем, их целевым использованием.

Целевым назначением центра инвестиций при создании и развитии логистических систем становится интегрирование управленческих и экономических категорий, что обусловлено необходимостью согласования и систематизации особенностей таких факторов, как объемы финансов, материальных продуктов, услуг, информации.

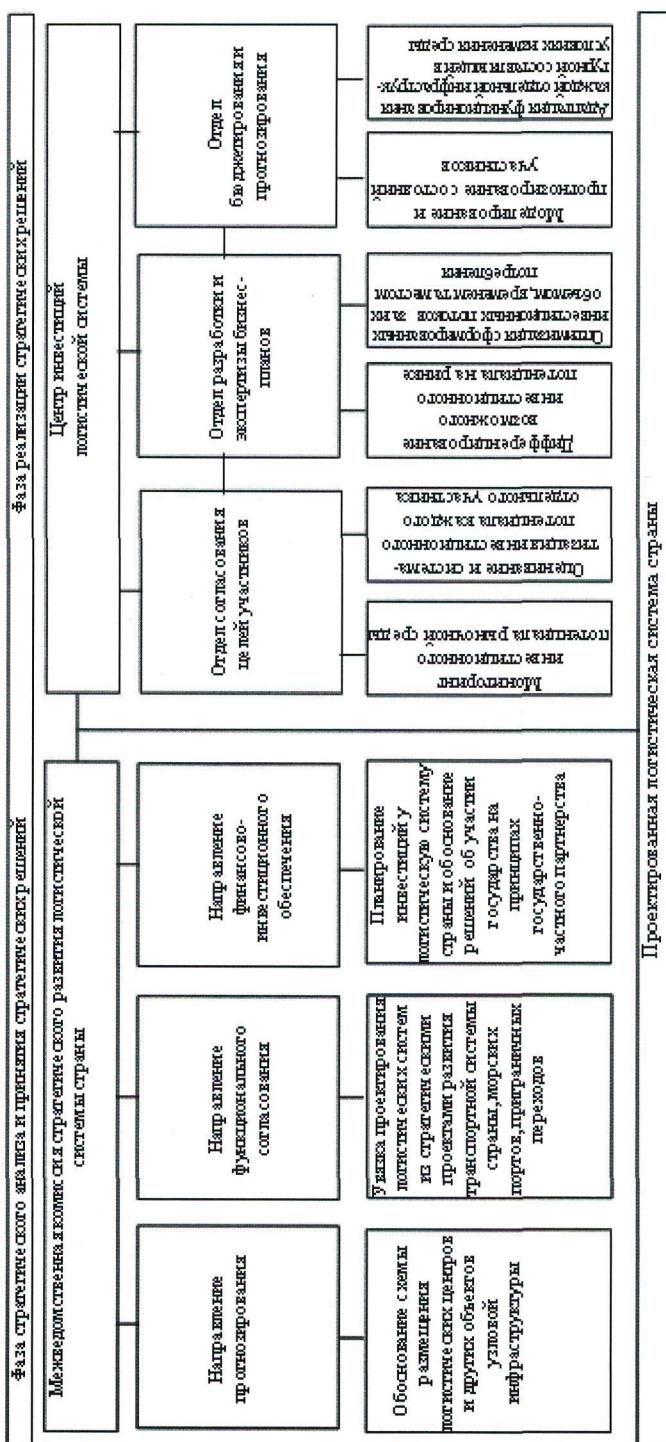


Рис. 2. Детермианты организационно-институционального механизма управления инвестициями в логистическую систему страны

Источник: собственная разработка

Инициативы комиссии сопровождались ловием созданного инвесторами венчурного фонда, который в свою очередь вложил в проекты, предложенные инвесторами, значительные средства. Важно отметить, что венчурный фонд не имел прямого участия в управлении проектами, а лишь выступал финансовым партнером.

Объекты
ституционной
страницы пред-
ставляют конститу-
ческие вопросы
стиций про-
изводства соответствую-

ЛИТЕРА

Management
lewic
2012,
Крикавски
реши
„Лъвъ

Инициатива создания центра инвестиций должна исходить от Межведомственной комиссии стратегического развития логистической системы страны. Необходимым условием создания центра инвестиций становится организация и контроль за процессами инвестирования в проектируемую логистическую систему, что повышает гарантированность возврата осуществленных инвестиций. Центр инвестиций несет ответственность за уровень генерируемого финансового результата, а также за эффективность понесенных капитальных затрат. Именно он занимается проблемами оценки и прогнозирования эффективности инвестиций в условиях неопределенности будущего, исследованием и обоснованием соответствующего инструментария оперативного анализа эффективности инвестиций на любой стадии реализации инвестиционных проектов. Центр инвестиций, в зависимости от текущего состояния, выбирает для применения наиболее целесообразный тип управления в соответствии с экономическим механизмом, и применяет соответствующую технологию управления процессами инвестирования. То есть, центр инвестиций выступает как элемент контроллинга логистической деятельности. В зависимости от масштабности поставленных задач при создании центра инвестиций возможно образование отдельных ячеек.

Обобщая изложенное необходимо заметить, что в составе организационно-институционального механизма управления инвестированием в логистическую систему страны предлагаемая к созданию Межведомственная комиссия отвечает за стратегические вопросы развития логистической системы страны, в то время, как центр инвестиций предназначен для решения тактических и операционных вопросов и принятия соответствующих управленческих решений.

Внедрение технологий формирования управленческих решений в инвестировании логистических систем требует применения аналитической основы принятия управленческих решений, моделирования процессов инвестирования и адаптации к условиям как внутреннего, так и внешней среды. При этом детерминанты экономического и организационно-институционального механизма становятся важным инструментом принятия управленческих решений с позиций оценки прибыли и риска.

ЛИТЕРАТУРА

- Management and production engineering / ed. by M. Dudek, H. Howaniec, W. Waszkiewicz, Wydawnictwo Naukowe Akademii Techniczno-Humanistycznej, Bielsko-Biała 2012, s. 268.*
- Крикавский Е.В., *Стратегическое измерение логистической концепции принятия решений / Е.В. Крикавский, Р.И. Сапига, В.М. Постный // Вестник Нац. ун-та „Львовская политехника” Логистика, № 633. – 2008. – С. 353 – 361.*
- Кузьмин А.Е., *Прикладной менеджмент: уч. пособ. /О.Е. Кузьмин, А.Г., Мельник, Петрушин Н.Я., – Львов: Изд-во Нац. у-та «Львовская политехника», 2009. – 292 с.*
- Савина Н.Б., *Инвестирование в логистические системы: [монография] / Н.Б. Савина. – Львов: Издательство Львовской политехники, 2013. – 328 с.*

Рис. 2. Детерминанты организационно-институционального механизма управления инвестированием в логистическую систему страны

Источник: собственная разработка

АННОТАЦИЯ

Проблема достижения эффективности инвестиций во внешние и внутренние объекты логистической инфраструктуры при стохастическом изменении отдельных факторов инвестиционной среды требует исследования и обоснования определенных механизмов, которые определяют конфигурацию системы с учетом особенностей взаимодействия ее элементов и позволяют получить конкретные результаты. Именно механизм управления обеспечивает возможность воздействия субъектов управления на объект управления по совокупности таких компонентов как принципы, методы, рычаги и инструменты, позволяющие достичь определенной цели.

DETERMINANTS OF THE MECHANISM OF STATE MANAGEMENT OF INVESTMENTS IN LOGISTICS SYSTEMS

The problem of achieving efficiency of investments in foreign and domestic logistics infrastructure facilities in a stochastic changing the individual factors of the investment environment requires research and study of certain mechanisms that determine the configuration of the system taking into account the peculiarities of the interaction of its elements and can achieve concrete results. This control mechanism makes it possible to control the impact of the subjects on the control object on the set of components such as the principles, methods, levers and tools to achieve a certain goal.

WPROV

Kap
1999 rok
(Dz.U. 1st
tyczny, :
zmieniać
emerytalne mają
znaczenia
makroek

1. OT

Maj
rozszerzy
gospodar
co wskaz

Jak
ciągłego,
aż do cz
w stosun
PKB pon
kwartały
dowane s
roczne w