

Олександр Яценко

доцент кафедри проектного менеджменту
ОРИДУ НАДУ Президентів України, к.т.н.

Анастасія Устянська

провідний фахівець кафедри проектного менеджменту
ОРИДУ НАДУ Президентів України

ІННОВАЦІЙНІ МЕТОДИ ТА ІНСТРУМЕНТИ РОЗРОБКИ ТА ВПРОВАДЖЕННЯ ПРОЕКТІВ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ НА ЗАСАДАХ «ЗЕЛЕНОЇ» ЕКОНОМІКИ

Публікацію присвячено дослідженню потреб та можливостей розробки впровадження екологічно толерантних проектів територіального розвитку. Під час дослідження встановлено недостатність класичних, стандартних проектних методів та інструментів, обмеження щодо їхньої ефективної дії. Проаналізовано сутність та особливості проектної діяльності, побудованої на принципах «зеленої економіки», та визначені найбільш актуальні сфери їхнього застосування в Одеському регіоні. Проведено аналіз методів та інструментів. Визначено провідну роль залучення до управління проектними змінами зацікавлених сторін на ранніх стадіях розробки проектів з метою ефективного використання їхніх ресурсів та задоволення потреб.

Ключові слова: управління проектами; територіальний розвиток; інноваційні методи та інструменти; міжгалузевий трансферінг.

Olexandr Yatsenko

Assistant professor of Project Management Department,
ORIPA NAPA under the President of Ukraine, Candidate of Technical Science

Anastasiia Ustianska

Senior specialist of Project Management Department,
ORIPA NAPA under the President of Ukraine

INNOVATIVE METHODS AND TOOLS FOR DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION OF TERRITORIAL DEVELOPMENT PROJECTS ON THE GREEN ECONOMY

Odessa region is the largest territory in Ukraine, it has the characteristic features of the industrial region in the composition and content of economic activity, but also to serve the foreign economic needs of the state.

Sustainable development of foreign trade volumes, growing needs for local transportation, participation of Ukraine in international transport corridors of transit transportation determine the persistent urgent need for increased production capacities of railway cargo stations, seaports and their necessary engineering environment (locomotive, railway and railway), ship repair and other service companies of maritime transport).

This tendency is positive for the economic and social development of the region: the gross domestic product is increasing, the network of jobs is expanding, the transport and logistics service for the region's own needs is improving, but at the same time the environmental burden due to carbon emissions of vehicles is increasing, heavy trucks are broken down by trucks, pollute the coasts and water resources, increase the risk of man-made and anthropogenic transport accidents and catastrophes.

The design approach has long been a well-known and widespread tool for the development of various systems, including transport and logistics systems. Within this approach, professional standards of project activity have already been established, such as the PMBoK Guidelines which have undergone a great deal of improvement under the influence of the needs and experience of practical project activity and now have the sixth official version.

But there are differences in the development and implementation of infrastructure projects in Ukraine, due to national economic and environmental legislation, structure, methodology and technology of activity of sectoral and territorial authorities and local self-government. Such differences adversely affect the investment, design and implementation of infrastructure projects.

In the area of infrastructure, the economic model of activity of state-owned enterprises is not focused on the widespread reproduction of production facilities at the expense of own funds. Much of the net profit of such enterprises is accumulated by the sectoral public administration and is often used for the development of individual transport enterprises without coordination with regional public authorities and local self-government.

This leads to a conflict of interests in the use of territorial resources (land, energy, labor), limits the possibilities of ecological protection of territories from transport technogenic load, including through the application of economic benefits provided by the legislation on the principles of "green economy".

Key words: project management; territorial development; innovative methods and tools; interbranch transfer.

Постановка проблеми

Одеський регіон є найбільшим за територією в Україні, він має характерні ознаки індустріального регіону за складом і змістом господарської діяльності. Унікальною рисою розвитку економіки регіону, що визначає його важливість для економіки України, є розгалужена транспортна інфраструктура, яка орієнтована на задоволення не тільки власних логістичних потреб, але й обслуговування зовнішньоекономічних потреб держави.

Понад 60 % портових потужностей країни сконцентровано в портах регіону, як морських (Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровськ, Чорноморськ, Одеса, Южний) так і річкових (Рені, Ізмаїл, Кілія). Загальний вантажобіг зазначених портів сягає майже до 100 млн тон на рік. Відповідно до перевезення таких об'ємів вантажів використовується значний парк наземного транспорту (залізниця, вантажівки), а також морського та річкового транспорту магістрального та місцевого сполучень.

Сталий розвиток обсягів зовнішньої торгівлі, зростання потреб у місцевих перевезеннях, участь України в міжнародних транспортних коридорах транзитних перевезень [2; 3] визначають стійку нагальну потребу у збільшенні виробничих потужностей залізничних вантажних станцій, морських портів та їхнього необхідного інженерного оточення (локомотивні та вагонні депо, судноремонтні та інші сервісні підприємства морського транспорту). Така тенденція є позитивною для економічного та соціального розвитку регіону: зростає валовий внутрішній продукт, поширюється мережа робочих місць, покращується транспортно-логістичний сервіс для власних потреб регіону але разом із цим зростає навантаження на довкілля за рахунок вуглецевих викидів транспортних засобів, важкими вантажівками розбиваються місцеві автошляхи, забруднюються морські узбережжя та водні ресурси, зростають ризики техногенних та антропогенних транспортних аварій та катастроф.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проектний підхід є вже давно знаним та поширеним інструментом розвитку різноманітних систем, у тому числі транспортно-логістичних. У межах такого підходу вже сформувались професіональні стандарти проектної діяльності, такі як Керівництво РМВоК [4], яких пройшов великий шлях вдосконалення під впливом потреб та досвіду практичної проектної діяльності і наразі має вже шосту офіційну редакцію. Але є відмінності розробки та впровадження інфраструктурних проектів в Україні, обумовлені національним господарським та екологічним законодавством, устроєм, методологією та технологією діяльності галузевих та територіальних органів влади та місцевого самоврядування. Такі відмінності негативно впливають на можливість інвестування, проектування та впровадження інфраструктурних проектів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

В галузі інфраструктури, економічна модель діяльності державних підприємств не орієнтована на поширене відтворення виробничих потужностей за рахунок власних коштів. Значна частина чистого прибутку таких підприємств акумулюється галузевим органом державного управ-

ління і часто використовується для розвитку окремих підприємств транспорту без узгодження із регіональними органами державного управління та місцевого самоврядування. Це призводить до конфлікту інтересів у використанні територіальних ресурсів (земельних, енергетичних, робочої сили), обмежує можливості екологічного захисту територій від транспортного техногенного навантаження, у тому числі за рахунок застосування економічних пільг, передбачених законодавством про принципи «зеленої економіки». Самостійне інвестування регіону для розвитку інфраструктури, впровадження нових логістичних проектів та проектів модернізації існуючих шляхів, потужностей, доставки вантажів вкрай обмежене і не може бути суттєво збільшено. За таких умов становиться необхідним пошук нових методів та інструментів розробки та впровадження інфраструктурних проектів.

Мета

Мета статті – дослідження інноваційних методів та інструментів розробки і впровадження проектів територіального розвитку на засадах «зеленої економіки» на прикладі проекту.

Виклад основного матеріалу

Проект створення інноваційної судноплавної групи компаній (ІСГК) на засадах «зеленої економіки»

Компоненти сучасної транспортної судноплавної логістики

Судноплавство та судноплавна логістика в є комбінацією таких наступних компонентів:

- база природних ресурсів (водні шляхи та порти);
- матеріальна база транспорту (флот, порти, пункти виконання митних та інших контрольних процедур відносно суден, вантажів та пасажирів);
- контрактна клієнтська база (вантажовласники та їхні вантажі, провайдери пасажирського/туристичного сервісу та їх клієнтура);
- законодавча, нормативна база транспортної логістики та традиції її застосування, галузеві, регіональні та корпоративні правочини;
- операційна база управління (суб'єкти-учасники логістичних процесів та стосунки між ними, регуляторні акти та господарські угоди);
- стейкхолдери (суб'єкти, які не приймають участі у логістичних процесах, але зацікавлені у їхніх наслідках) [4].

Об'єктивні передумови проекту

- перехрещення морських та річкових шляхів на території та акваторії регіону;
- розгалужена мережа невеликих портів та окремих портових терміналів;
- сталий розвиток ринку кваліфікованої морської робочої сили;
- досвід професійної організації судноплавства, портової діяльності та логістики;
- досвід впровадження крупних інвестиційних проектів в галузі логістики;
- наявність кваліфікованих експертів у сфері логістики та зеленої економіки;

Організаційна конфігурація ІСГК складається із наступних компаній.

- Регіональна ресурсна компанія - набуває та реалізує права власності на окремі компоненти матеріальної бази судноплавства і несе всі пов'я-

зані з цим обов'язки (сертифікація, отримання дозволів на експлуатацію, технічний сервіс, сплата податків та зборів).

- Регіональна компанія з моніторингу природоохористування (контроль та відповідальність за дотриманням міжнародного та національного природоохоронного законодавства та санітарних норм, управління використанням пільг, передбачених законодавством про «зелену економіку»).
- Регіональна компанія-аквізітор (формування та розвиток клієнтської бази перевезень вантажів, пасажирів та їхнього обслуговування);
- Регіональна компанія з управління судноплаванням (шип менеджмент з усіма необхідними компонентами).
- Регіональна термінальна компанія (управління портовими ресурсами та операціями).
- Регіональна фінансова компанія (інтеграція первинних фінансових ресурсів та деривативів, операційне обслуговування логістичних операцій, «заробляння грошей на грошах», інвестування в розвиток логістичного сервісу).
- Регіональна компанія інформаційного сервісу (формування загальної інформаційної моделі діяльності на платформах геоінформаційних систем ГІС, підтримка інтерактивного доступу до такої моделі всіх учасників товарного руху).
- Регіональна страхова компанія (Класична, або на засадах «P&I» для визначення та хеджування ризиків, пов'язаних з діяльністю всіх компаній ІСГК).
- Генеральне, «холдингове» управління зазначеними регіональними компаніями, власне це і є ІСГК (із представництвом інтересів безпосередніх учасників логістичних процесів та стейкхолдерів, у тому числі трудових колективів та окремих працівників).

Перспективними юридичними форматами для ІСГК вважаються публічні та приватні акціонерні товариства, що забезпечать повне розкриття потенціалу державно-приватного партнерства та комунального сектору економіки, а також значно поширює можливість залучення національних та міжнародних інвестицій.

Інноваційні шляхи участі держави в проекті

Участь держави у створенні ІСГК може бути здійснена у наступних формах:

- передача прав на використання природних ресурсів [1, 3];
- квотування вантажів зовнішньої торгівлі та внутрішнього товарообігу;
- реалізація концепції «зручного прапора» для флоту українських судовласників;
- державні гарантії зовнішніх запозичень для інвестування в матеріальну базу ІСГК;
- цільові податкові та інші фіскальні пільги для національних вантажовласників;
- цільові преференції за дотримання принципів «зеленої економіки».

Інноваційні шляхи участі в проекті стейкхолдерів

Участь стейкхолдерів у створенні ІСГК може бути здійснена в інших наступних формах:

- «умовно-дострокові» чартери для фіксації за ІСГК вантажної бази, для можливості авансових платежів за майбутні послуги для поповнення обігових коштів ІСГК;

- використання вантажів, що транспортується, як застави для банківських запозичень на оплату стивідорних витрат та «умовно-дострокових» чартерів;

- капіталізація природних ресурсів, майнових та немайнових прав об'єднаних територіальних громад (ОТГ) в схемах застави та інших передбачених законодавством схемах [1; 2].

Інноваційні шляхи участі персоналу компанії

Участь персоналу ІСГК в фінансуванні її діяльності можлива через капіталізацію заробітних плат, власних фінансових ресурсів та особистої капітальної вартості працівників шляхом:

- використання фонду оплати праці для оплати поточних витрат ІСГК з подальшим відшкодуванням;
- використання «внутрішнього тайм-чарту» судна його екіпажем, як відокремленим структурним підрозділом ІСГК;
- аналогічного залучення у бізнес власних коштів працівників берегових підприємств ІСГК та їхнього менеджменту.

Інші інноваційні інструменти фінансування:

- фінансові ресурси та деривативи ОТГ;
- власні капітали та фонди оплати праці працівників створюваної ІСГК;
- власні капітали населення регіону, інших регіонів України та інших держав;
- прями та портфельні інвестиції державних установ та підприємств;
- фінансові ресурси міжнародних фондів та програм екологічного спрямування [1, 3].

Активізація вторинних фінансових ресурсів

Можливими для використання вторинними фінансовими ресурсами ІСГК є наступні:

- векселі, облігації, додаткова емісія акцій;
- угоди про передачу прав на використання природних ресурсів від первинних право розпорядників іншим учасникам товарного руху.

Рационалізація операційної діяльності

Рационалізація операційної діяльності ІСГК передбачає:

- оптимізацію структури флоту під структуру вантажної бази перевезень та надання інших транспортних послуг;
- узгодження прийнятних для ІСГК умов доступу до прав на використання флоту (закупівля новоюстрою чи суден з пробігом, оренда та/або шип менеджмент);
- визначення перспективних районів використання суден (внутрішні водні шляхи, прибережне плавання, океанське плавання);
- визначення перспективних вантажопотоків та спеціалізація портів з урахуванням транспортних властивостей вантажів (зерно, метал, вугілля, контейнери, тощо).
- визначення адекватних сервісних операторів для обслуговування суден, вантажів та пасажирів у портах, а також партнерів із банківської сфери, страхування і т. ін.

Конкретні аналітичні та проектні дослідження по розрахункам реального стану довкілля, стану фрахтового ринку по вантажам та суднам

Висновки

можуть реально оцінити економічну ефективність створення такої екологічно толерантної «зеленої» інноваційної судноплавної групи компаній.

Література.

1. Галушкіна Т. Основні результати проекту ЮНЕП і ІПРЕЕД НАН України, «зелена» економіка. Україна – UNEP: Механізми участі і партнерства Махір Алієв, регіональний координатор Європейського офісу. 2012.
2. Кухарчик В. Г. Сучасне стан транспортного комплексу Одеської області. 2017. 147 с.
3. Транспортна стратегія ЄС до 2050 року URL: <http://www.chas-daily.com/win/2009/06/29/te041.html?r=43> (дата звернення: 21.10.2019).
4. Project Management Body of Knowledge (PMBOK) – 6 Ed. Project Management Institute, Inc. 2017. 756 с.