

## 8.12. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Орлова-Шейнер М.Е., доцент,  
кафедра инженерно-строительных дисциплин

*Санкт-Петербургский государственный академический институт живописи, скульптуры и архитектуры им. И.Е. Репина*

В статье обосновывается необходимость усиления внимания к логистическим вопросам технико-экономического обоснования строительства производственных предприятий. Уточняются логистические факторы, подлежащие учету в рамках этого обоснования. Раскрываются особенности обоснования логистической координации поставок материальных ресурсов для строящихся производственных предприятий.

Развитие отечественного реального сектора экономики является одной из наиболее актуальных задач государственной промышленной политики. В последние годы стал намечаться определенный прогресс в достижении этой цели, новый импульс которому придало утверждение государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» [1]. Однако резкое изменение геополитической ситуации в 2014 г. отрицательно отразилось не только на темпах модернизации этого сектора экономики, но и на планах проектирования новых предприятий этой отрасли. Эта ситуация ужесточила бюджетные ограничения, поэтому поиск путей снижения затрат на реализацию проектов новых производственных предприятий приобрел особую актуальность. По нашему мнению, решение этой задачи следует искать, в том числе, в плоскости логистики, причем на начальной стадии проектирования таких предприятий, т.е. в рамках технико-экономического обоснования (ТЭО) их проектов.

Логистическая специфика ТЭО строительства, расширения и технического перевооружения действующих предприятий неодинакова. Это обусловлено различием предметного содержания последних категорий [9]. Во втором случае (расширение и др.) хозяйственные связи предприятий и, соответственно, конфигурации цепей поставок, кардинальному пересмотру не подлежат. В первом случае выбор новых источников поставок и обоснование способов распределения готовой продукции имеют стратегическое значение. Решение таких задач усложнено тем, что необходимо учитывать особенности развития кластерных тенденций, т.е. формирования производственно-территориальных кластеров. Эффективность таких логистических решений сегодня все чаще выступает гарантом обеспечения

конкурентоспособности предприятий. Однако публикации по этой проблематике достаточно редки. В отечественной научной литературе они представлены единично, например, в [4]. Задача формирования и управления хозяйственными связями в рамках проектирования производственных предприятий в [4] поставлена в упрощенной форме. Это объясняется законодательным прикреплением в период командно-административной экономики потребителей к поставщикам. В [2] этой задаче уделяется особое внимание. Однако логистические приоритеты технико-экономического обоснования (ТЭО) строительства нового предприятия не детализируются. Оценке, согласно [2], главным образом подлежат доступность необходимых источников поставок и наличие потребителей готовой продукции проектируемого предприятия.

Если эти условия выполнимы, то они подвергаются проверке на предмет приемлемости логистических затрат, связанных с поставками без учета:

- особенностей логистической координации поставок;
- обеспечения гибкости операционной логистической деятельности;
- специфики построения логистической инфраструктуры;
- особенностей разработки контрактной стратегии управления цепями поставок;
- необходимости формирования лояльного отношения потребителей, в том числе, на логистических принципах;
- целесообразности обеспечения безопасности цепей поставок [7, 10-14].

В [3] логистические аспекты проектирования производственного предприятия рассматриваются, по нашему мнению, в очень узком контексте. Они в большей степени соотносятся с организацией перемещения материальных ресурсов по территории предприятия. Этот подход, по нашему мнению, является ограничительным, так как не учитывает современные тенденции логистизации экономики на всем мировом пространстве.

В рамках ТЭО строительства производственных предприятий в современных условиях необходимо учитывать следующие логистические факторы. Во-первых, отечественная транспортно-логистическая инфраструктура по многим параметрам не соответствует мировым стандартам.

Эти параметры условно можно разделить на две агрегированные группы:

- качество логистического обслуживания (предоставления логистических услуг);
- доступность объектов логистической инфраструктуры.

В последнем контексте уместно отметить, что объем услуг, оказываемых складами общего пользования в США, почти вдвое превышает объем услуг, которые предоставляет американская железнодорожная отрасль. Причем эти склады достаточно равномерно покрывают все территорию страны. В РФ инфраструктура товарных рынков, в том числе логистическая, далека от этого. Концентрация складов имеет место только в агломерационных центрах и то в недостаточной степени. Хотя устранение инфраструктурных ограничений давно уже имеет статус одной из приоритетных задач обеспечения национальной экономической безопасности. Однако прогресс в этой области все же становится более

заметным. Следует отметить, что в национальной транспортной стратегии сделана особая ставка на логистику, в частности, в ней декларируется построение опорной сети терминально-логистических центров (на базе Открытого акционерного общества (ОАО) «Российские железные дороги» (РЖД)). Кроме того, многие российские регионы проявляют инициативы в плане построения современной логистической инфраструктуры. Достижению этой цели, по нашему мнению, способствует становление института частно-государственного партнерства. Во-вторых, логистическая отрасль в РФ еще только формируется. К ней сегодня все чаще относят и отрасль транспортных услуг.

Это неправомерно по следующим причинам.

1. Транспортная услуга по определению является утилитарной (ее полезность очевидна. в отличие, например, от закупки конкретного товара или формирования товарных запасов вблизи дислокации потенциальных потребителей).
2. Логистические задачи в процессе транспортировки имеют локальный функциональный характер (они возникают преимущественно в случаях необходимости организации перевалок грузов).
3. Груз принципиально отличается от товара (перевозчики не связаны с переходом права собственности на товар, т.е. они не несут ответственности за его реализацию).
4. Транспортные коммуникации – это только связи логистической системы.
5. Транспортное обеспечение в логистике играет вспомогательную роль (главная задача логистики – это размещение материальных запасов с учетом требований к уровню логистического обслуживания потребителей и приемлемости логистических издержек).

В-третьих, формирование института логистических аутсорсеров идет низкими темпами. По нашему мнению, следует выделить следующие преграды на пути прогресса в этой сфере.

1. В экономике РФ доминируют предприятия, которые производят готовую продукцию с низкой добавленной стоимостью, например, предприятия добывающей промышленности. Поставки такой продукции осуществляются преимущественно железнодорожным транспортом, так как их объемы масштабны. Потребители этой продукции нередко единичны. Кроме того, длительность доставки грузов для них не является критичной величиной. Все это объективно предопределяет отсутствие у производственных предприятий данной отрасли стремления передавать процессы распределения выпускаемой продукции третьей стороне.
2. Отрасль оптовая и розничная торговля, в которой имеет место наибольшая логистическая активность, в основном представлена микропредприятиями. Подобным организациям сложно выработать формализованные требования к логистическому обслуживанию.
3. Количество выпущенных отечественными вузами специалистов-логистов пока еще явно не достаточно, чтобы интенсифицировать тотальное распространение как логистического мышления, так и применение инструментов логистики производственными предприятиями.
4. Многие российские производственные предприятия не готовы передавать логистическим провайдерам внутрифирменные процессы для исполнения по следующим причинам:
  - такие аутсорсеры не имеют собственной материальной базы (например, арендуют склад);
  - риск утечки конфиденциальной информации очень высок;

- требования к логистической услуге сложно специфицировать;
- логистические соглашения являются сложным видом договора купли-продажи;
- в условиях экономической рецессии отказ от аутсорсинговых услуг позволяет ослабить бюджетные ограничения;
- обращение к аутсорсерам связано с высокими логистическими рисками;
- логистические аутсорсеры в целом не готовы оказывать комплексные услуги.

В-четвертых, в рамках ТЭО производственного предприятия необходимо учитывать перспективы его встраивания в существующие и будущие производственно-территориальные и логистические кластеры. Выполнению этого условия способствует подход, предложенный в [10, 11], который позволяет визуализировать структуры цепей поставок.

В-пятых, обязательно к учету подлежат особенности сопряжения производственной программы предприятия с его операционной логистической деятельностью. Расхождение их параметров на практике оборачивается формированием невостребованных товарных запасов, что в современных условиях особенно недопустимо.

В-шестых, на стадии ТЭО обязательно, по нашему мнению, следует прорабатывать конфигурацию цепей поставок с учетом логистических стандартов, в частности, требований к обеспечению безопасности таких множественных организационных структур, установленных в стандартах ISO.

Особое внимание в рамках ТЭО строительства производственных предприятий рекомендуется уделять вопросу организации логистической координации поставок. Ее объектом являются функциональные циклы логистики, прежде всего, снабжения и распределения. Следует отметить, что снабжение при строительстве предприятий имеет ярко выраженную отраслевую специфику. Кроме ее классической ее формы существуют и другие ее виды, обусловленные особой ролью производственно-технологической комплектации в строительстве (комплектование строек и строящихся предприятий) [5, 6, 15].

Согласно [7], следует различать, по крайней мере, пять способов логистической координации поставок:

- формирование управляющих сигналов на основе прогнозных оценок параметров поставок;
- установление допустимых интервалов отклонений параметров поставок от плановых показателей;
- предоставление полной свободы действий участникам цепей поставок;
- введение системы штрафов и стимулов для этих участников;
- выдача разрешений на взаимодействия участников цепей поставок в рамках ограниченного числа связей [8].

Построение облика системы логистической координации, по нашему мнению, следует осуществлять с применением методологии структурного анализа и проектирования.

## Литература

1. Об утверждении государственной программы РФ «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 15 апр. 2014 г. №328.

Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

2. Беренс В. Руководство по оценке эффективности инвестиций [Текст] / В. Беренс, П.М. Хавранек. – М. : Интерэксперт ; ИНФРА-М, 1995. – 528 с.
3. Грундиг К.-Г. Проектирование промышленных предприятий: Принципы. Методы. Практика [Текст] : пер. с нем. / К.-Г. Грундиг. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2007. – 340 с.
4. Зотов И.С. и др. Экономическое обоснование проектов машиностроительных заводов [Текст] / И.С. Зотов, Р.Е. Говсиевич, Б.М. Куцин. – М. : Машиностроение, 1966. – 456 с.
5. Лайсонс К. Управление закупочной деятельностью и цепью поставок [Текст] : пер. с 6-го англ. изд. / К. Лайсонс, М. Джиллингем. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 798 с.
6. Линдерс М.Р. Управление снабжением и запасами. Логистика [Текст] / М.Р. Линдерс, Х.Е. Фирон ; пер. с англ. – СПб. : Виктория плюс, 2002. – 768 с.
7. Мазур И.И. и др. Управление проектами [Текст] : справ. пособие / И.И. Мазур, В.Д. Шапиро и др. ; под ред. И.И. Мазура и В.Д. Шапиро. – М. : Высшая школа, 2001. – 875 с.
8. Месарович М. и др. Теория иерархических многоуровневых систем [Текст] / М. Месарович, Д. Мако, И. Такахага ; пер. с англ. под ред. И.Ф. Шахнова ; пред. Г.С. Поспелова. – М. : Мир, 1973.
9. Об определении понятий нового строительства, расширения, реконструкции и технического перевооружения действующих предприятий [Электронный ресурс] : письмо Минфина СССР от 11 февр. 1986 г. №30. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
10. Ткач В.В. Оценка инвестиционного замысла (идеи) проекта логистической системы [Текст] / В.В. Ткач // Российское предпринимательство. – 2005. – №2. – С. 60-65.
11. Ткач В.В. Оценка инвестиционного замысла (идеи) проекта логистической системы [Текст] / В.В. Ткач // Российское предпринимательство (окончание). – 2005. – №4. – С. 73-76.
12. Ткач В.В. Сервисные приоритеты управления логистическими цепями [Текст] / В.В. Ткач // Ж-л правовых и экономических исследований. – 2013. – №3. – С. 110-113.
13. Ткач В.В. Учет фактора лояльности потребителя и поставщика в планировании поставок в логистических цепях [Текст] / В.В. Ткач // РИСК. – 2012. – №2. – С. 77-80.

14. Ткач В.В. Элементы контрактной стратегии управления цепями поставок [Текст] / В.В. Ткач // Науч.-техн. ведомости СПб. госуд. политехн. ун-та. – 2012. – №5. – С. 147-151.
15. Шелихов С.Н. и др. Справочное пособие заказчика-застройщика [Текст] / С.Н. Шелихов, Н.И. Монахов, Д.И. Зеликман. – М. : Стройиздат, 1985. – 815 с.

### Ключевые слова

Координация; логистика; поставки; производственное предприятие; снабжение; строительство.

*Орлова-Шейнер Мария Евгеньевна*

### РЕЦЕНЗИЯ

Статья кандидата экономических наук Орловой-Шейнер Марии Евгеньевны «Логистические приоритеты технико-экономического обоснования строительства производственных предприятий» подготовлена на кафедре инженерно-строительных дисциплин Санкт-Петербургского государственного академического института живописи, скульптуры и архитектуры им. И.Е. Репина как результат научного исследования современных закономерностей развития логистического менеджмента в сфере строительства производственных предприятий. Статья написана на актуальную тему, что подтверждается необходимостью модернизации отечественной промышленности с целью преодоления экономической рецессии.

Статья обладает научной новизной, которая заключается в комплексном подходе к восприятию проблемных логистических аспектов технико-экономического обоснования производственных предприятий. Доказательность научных результатов, содержащихся в статье, определяется комплексной логикой изложения ее положений и научной преемственностью.

Можно сделать вывод, что статья Орловой-Шейнер М.Е. «Логистические приоритеты технико-экономического обоснования строительства производственных предприятий» может быть рекомендована к публикации в журнале «Аудит и финансовый анализ».

*Ткач В.В., к.т.н., доцент кафедры торгового дела и товарооборота Санкт-Петербургского государственного экономического университета.*