



УДК 656.6

SYSTEM INTERCONNECTION OF INFRASTRUCTURE PROJECTS ON WATER TRANSPORT**СИСТЕМНЫЕ ВЗАИМОСВЯЗИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ****Vereshchaka N.A./ Верещака Н.А.***Odessa National Maritime University, Odessa, Mechnikova 34, 65029**Одесский национальный морской университет, Одесса, ул.Мечникова 34, 65029*

Аннотация. Установлены системные связи инфраструктурных проектов в сфере водного транспорта, определены категории портфелей и программ различного масштаба, которые включают в себя инфраструктурные проекты. Выделена специфическая категория проектов управления (оперирования) объектом инфраструктуры как взаимосвязанный с инфраструктурными проектами проект.

Ключевые слова: проект, программа, портфель, стратегия, инфраструктура водного транспорта

Вступление.

Как известно, проекты могут являться элементами систем более высокого порядка – программ или портфелей проектов. Портфель проектов может включать в свою структуру проекты и программы различного содержания, поэтому инфраструктурные проекты как независимые элементы и как составляющие программ могут входить в состав портфелей.

Четкая идентификация системных связей проектов специфической категории позволяет установить в более полном объеме все влияющие на проект факторы и, наоборот, влияние результатов реализации проекта на совокупность объектов и процессов.

В работах [1-3] были охарактеризованы системные связи проектов некоторых категорий. Инфраструктурные проекты в сфере водного транспорта обладают ярко выраженной спецификой, поэтому на базе представленных в [1-3] результатов, развивая их и учитывая специфику рассматриваемой категории проектов, установим сущность системных связей инфраструктурных проектов, так как от характера данного взаимоотношения зависят процедуры отбора проектов, их ценность и особенности реализации.

Результаты.

Системная принадлежность инфраструктурных проектов в сфере водного транспорта идентифицируется в двух направлениях (рис.1):

- как объект управления проектами, то есть в рамках категорий «проект, программа, портфель»;
- как объект управления с точки зрения владения / распоряжения / управления им.

Такое интегрированное рассмотрение позволяет наиболее полно идентифицировать системные взаимосвязи инфраструктурных проектов в сфере водного транспорта.

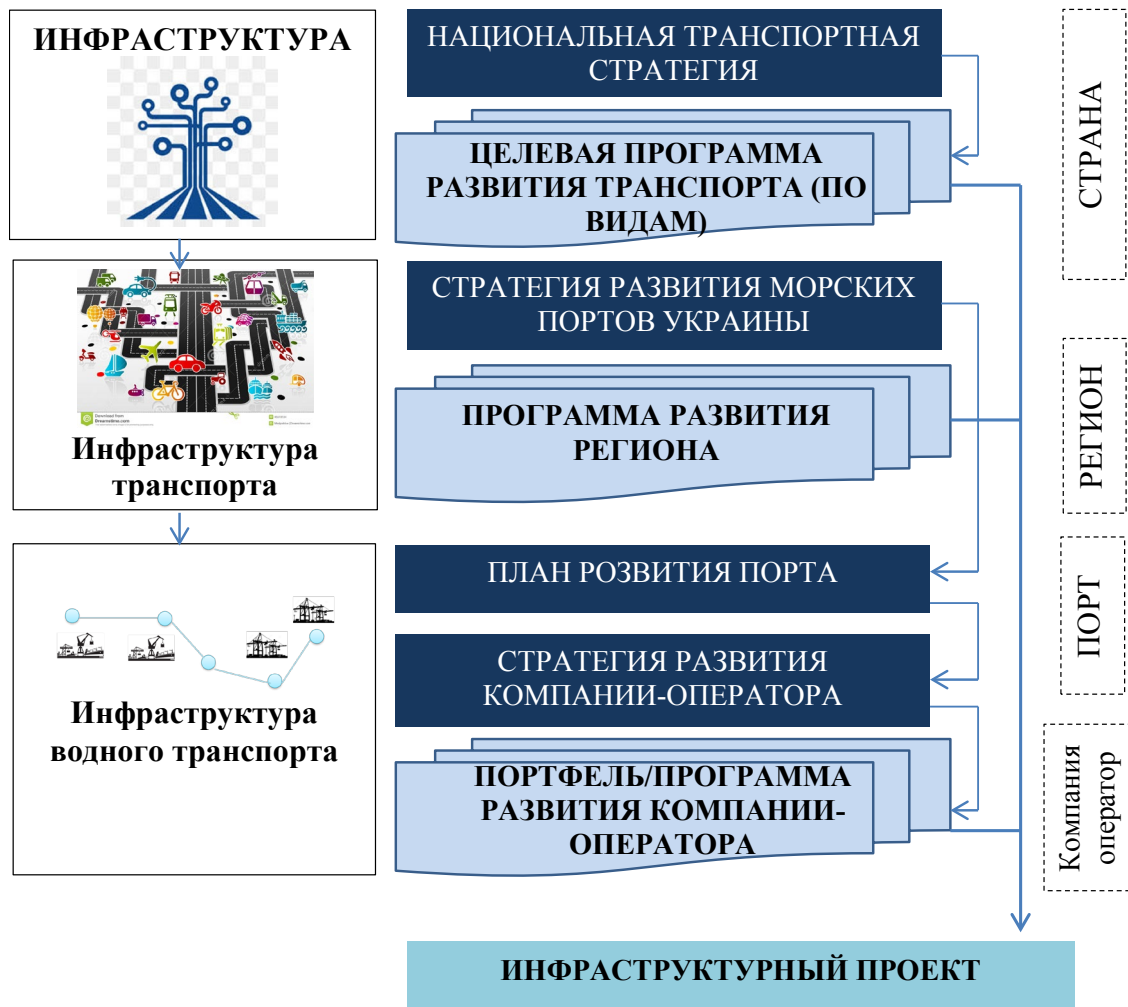


Рис.1 - Системные связи инфраструктурных проектов в сфере водного транспорта

Так как инфраструктура водного транспорта практически полностью принадлежит государству, то, естественно, что ее развитие предопределяется видением государственных органов власти, что отражается на концептуальном уровне в Национальной транспортной стратегии (действующая - до 2030 года), в стратегиях развития портов (на сегодня, в частности, действует Стратегия развития морских портов до 2038 года). Данные документы отражают отношение государства к проблемам инфраструктуры транспорта и портов. Периодически государственными органами власти иницируются целевые программы по отдельным видам транспорта или отдельным составляющим транспортного комплекса.

Порт, как специфический объект транспортной инфраструктуры, имеет *собственный план развития* (который согласовывается со Стратегией развития портов и другими подобными документами). Более того, каждая компания-оператор в порту (стивидорная компания) независимо от формы собственности имеет *собственную стратегию и текущий портфель* проектов (программу), куда составляющим элементом входят, в том числе, инфраструктурные проекты.



Итак, представленная краткая характеристика системной иерархии вопросов инфраструктуры водного транспорта и соответствующих проектов, демонстрирует их *организационную сложность* (в том числе, в вопросах финансирования), масштабность и значимость для района, региона и страны в целом.

Кроме того, как выше уже упоминалось, инфраструктурные проекты, инвестиционные по своей сути, не всегда носят коммерческий характер. Более того, достаточно часто (что также упоминалось ранее) создание (развитие) объекта инфраструктуры и оперирование/управление им формируют разные проекты. То есть у классического жизненного цикла проекта создания нового объекта фаза эксплуатации вынесена в отдельный проект. Последний, в свою очередь, может носить сугубо коммерческий характер (например, создание или развитие терминала в порту). Таким образом, инфраструктурные проекты могут входить в комплекс проектов «создание-оперирование» (рис.2). При этом достаточно часто будущий оператор (операторы) выступают и в качестве инвесторов соответствующего инфраструктурного проекта.

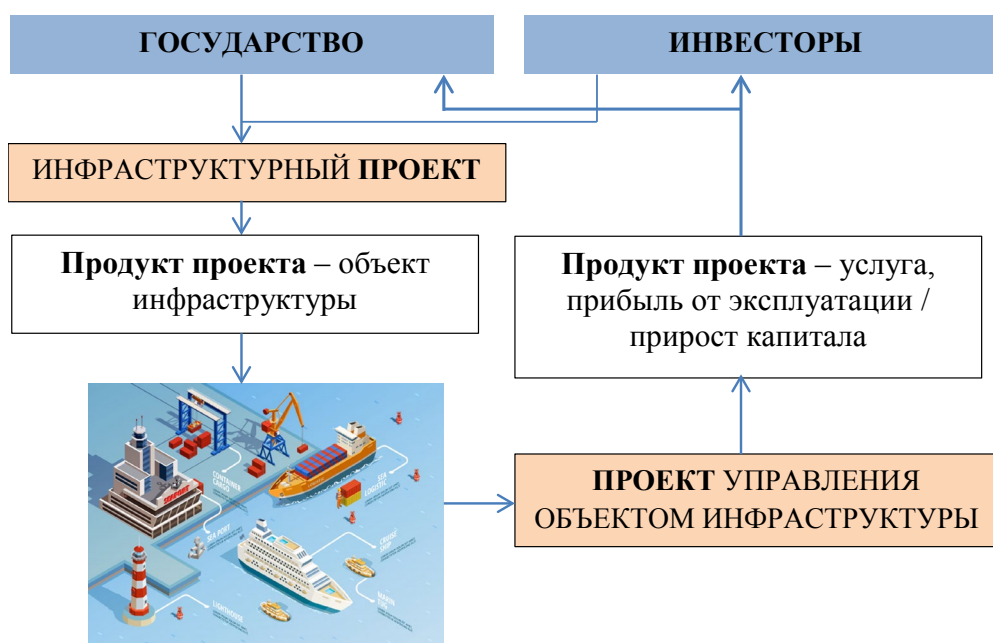


Рис.2 - Инфраструктурные проекты как база для проектов управления/оперирования

На рис.3 представлено соотношение жизненных циклов упомянутых проектов и объекта инфраструктуры на базе вышепредставленных рассуждений. На рис.3 а) схематично показаны два подхода к началу жизненного цикла объекта инфраструктуры, пунктиром показан вариант, при котором начало жизненного цикла объекта совпадает с началом проекта его создание. Далее в рамках жизненного цикла инфраструктурного объекта может реализовываться один или несколько проектов управления/оперирования. В принципе проект оперирования может реализовываться на протяжении всего срока жизни объекта инфраструктуры. На рис.3 б) представлена ситуация, при которой проект объединяет в себе процессы создания и управления инфраструктурным объектом.

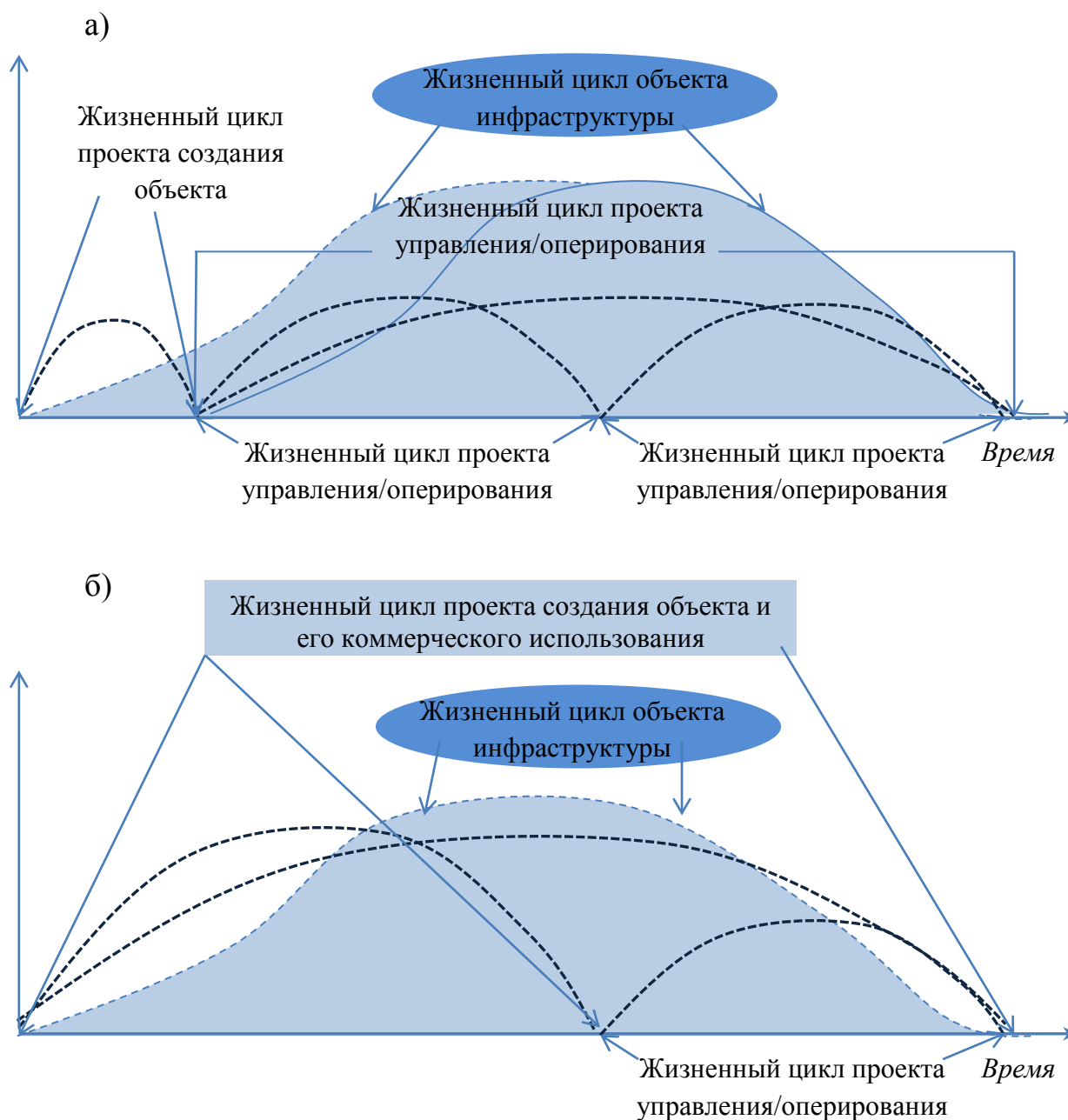


Рис.3 - Соотношение жизненного цикла объекта инфраструктуры и проектов, с ним связанных

Заключение и выводы.

В статье рассмотрены вопросы идентификации системных связей инфраструктурных проектов, что является необходимым для определения факторов, влияющих на данные проекты, а также множества стейкхолдеров проектов. В результате установлены системные связи инфраструктурных проектов в сфере водного транспорта, определены категории портфелей и программ различного масштаба, которые включают в себя инфраструктурные проекты. Выделена специфическая категория проектов управления (оперирования) объектом инфраструктуры как взаимосвязанный с инфраструктурными проектами проект.

Также установлено соотношение жизненного цикла объекта инфраструктуры и жизненных циклов, связанных с ним проектов. В частности



определено, что на практике имеет место (достаточно часто) тендем проектов – создания объекта инфраструктуры и управления/оперирования им.

Литература / References:

1. Onyshchenko, S. P., Arabadzhy, E. S. (2012). Formation of the optimal enterprise development program. Eastern-European Journal Of Enterprise Technologies, 6(3), 54.
2. Onyshchenko, S., Leontieva, A. (2018). Modeling of the optimal composition of the enterprise technical development program. Technology audit and production reserves, (5 (2)), 36-41. <https://doi.org/10.15587/2312-8372.2018.146463>
3. Onyshchenko, S., Bondar, A., Andrievska, V., Sudnyk, N., Lohinov, O. (2019). Constructing and exploring the model to form the road map of enterprise development. Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 5(3), 33-42. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2019.179185>

Abstract. *The article deals with the identification of systemic links of infrastructure projects, which is necessary to determine the factors affecting these projects, as well as the set of project stakeholders. As a result, systemic links of infrastructure projects in the field of water transport have been established, categories of portfolios and programs of various sizes have been identified, which include infrastructure projects. A specific category of projects of management (operation) of an infrastructure object has been identified as a project interconnected with infrastructure projects. The relationship between the life cycle of an infrastructure object and the life cycles of related projects has also been established*

Key words: *project, program, portfolio, strategy, water transport infrastructure.*

Статья отправлена: 17.10.2020 г.

© Верещака Н.А.