

УДК 625.712:625.4

Жильцов С.В.*(г. Санкт-Петербург)*ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К РЕАЛИЗАЦИИ
ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Аннотация. Статья посвящена логистическому подходу к реализации инвестиционных проектов развития дорожной сети в Российской Федерации. Очевидность выгоды использования платной дороги в России заключается в возможности повышения качества логистических услуг в условиях применения коммерческой основы обслуживания. Использование логистического подхода в управлении коммерческими элементами дорожно-транспортной сети не просто возможно, но и крайне необходимо, так как обеспечивает более успешную и эффективную работу в части совершенствования элементов логистической инфраструктуры, в отличие от традиционного способа, благодаря комплексному, системному подходу; обязательному учёту интересов всех участников логистического процесса.

Ключевые слова: строительство дорог, дорожно-транспортная сеть, логистическая система, платные дороги, коммерциализация сети.

S. Zhiltsov*(St.Petersburg)*LOGISTIC APPROACH TO THE IMPLEMENTATION OF INVESTMENT
PROJECTS OF THE ROAD NETWORK DEVELOPMENT

Abstract. The article is devoted to the logistics approach to the implementation of investment projects of the road network development in the Russian Federation. The apparent benefit of using toll roads in Russia consists in its potential as a source of improvement of the logistics services quality in the context of commercial servicing. The use of logistic approach in management of the commercial elements of the road and transport network isn't just possible but is urgent. It ensures more successful and effective perfection of the elements of the logistic infrastructure unlike the traditional approach. It is due to the use of integrated and system approach; as well as to taking into consideration the interests of all participants of the logistic process.

Key words: road construction, road network, logistic system, toll roads, commercialization of the road network.

Современное экономическое состояние России свидетельствует о существенной роли дорожного хозяйства в развитии экономики регионов. Строительство дороги – длительный материалоёмкий и капиталоемкий процесс, требующий больших инвестиционных вложений и усилий дорожно-строительных фирм, промышленных предприятий, банков, органов государственной власти. Функционирование и эффективное развитие сети автодорог напрямую зависит от того, при помощи каких рыночных инструментов осуществляется реализация инвестиционных проектов.

Перестройка экономического механизма повлекла за собой изменение характера инвестиционной деятельности, в том числе в области дорожного строительства.

В настоящее время низкий технический уровень, несоответствие параметров дорог размерам движения, перегрузка отдельных участков дорог, недостаточная ровность покрытия приводят к снижению средней скорости движения по ним до 30 км/ч и, соответственно, к увеличению стоимости перевозок на 20–50%. Автомобили на дорогах России расходуют почти в 1,5 раза больше горючего, чем в развитых зарубежных странах. Стоимость обслуживания автомобилей при плохих дорожных условиях возрастает в 2,5–3,4 раза, срок службы автопокрышек сокращается до 1,8 раза, а общий срок службы автомобиля сокращается на треть [5, с. 45].

По оценкам специалистов, общие ежегодные экономические потери от неудовлетворительного состояния и недостаточного развития сети автодорог достигают 6 миллиардов рублей [1, с. 34]. Сложившийся за годы реформ механизм реализации инвестиционных проектов в дорожном хозяйстве несовершенен. В последнее время фактически отсутствует чёткое взаимодействие между участниками процесса строительства дорожного объекта. Это приводит к нерациональному выбору методов организации работ и неэффективному использованию ресурсов.

Для совершенствования методов реализации инвестиционных проектов в дорожном строительстве требуется поиск новых подходов к управлению инвестиционной деятельностью. С учётом отраслевых особенностей дорожного строительства наиболее эффективным может стать логистический подход.

Построение и исследование логистических систем по информационным и финансовым потокам имеет большое практическое значение, так как в современной экономике отсутствует изоморфность между материальными и сопутствующими им потоками. Это проявляется в не-

совпадении (несинхронности) движения материальных ресурсов (МР), готовой продукции (ГП) и относящихся к ним потоков информации и денежных средств [3, с. 41]. Например, информация о том, что товар отгружен и находится в пути, приходит покупателю гораздо раньше, чем сам товар. Процесс купли-продажи товаров и логистических услуг обычно оторван во времени от момента получения товара или услуг. В российской экономике финансовые потоки носят в большей степени опережающий характер, по сравнению с материальными. После того, как финансовый поток пройдет весь путь от банка покупателя до банка продавца и банк продавца запишет на его счёт средства, поступившие в оплату за заказанные материальные ресурсы, начинается формирование материальных потоков, направляемых покупателю. Таким образом, финансовый поток на современном этапе является основанием, показывающим, что появилась возможность формирования и отправки материального потока. Кроме несовпадения во времени, исследуемые потоки разорваны и отделены в пространстве [4, с. 21].

С другой стороны, для логистических систем характерна конкретность при решении задач в управлении материальными, финансовыми и информационными потоками. В частности, об этом говорят те отдельные критерии, которые используются в логистических системах:

- «точно в срок»;
- «точное количество»;
- «качество гарантировано»;
- «быстрое реагирование»;
- «стоимостная цепь» и т. п. [5, с. 61].

Эти и другие критерии, получившие свою «прописку» при применении логистических систем, являются одновременно и условиями их разработки. Роль того или иного критерия при применении логистических систем – это не только цель, к которой следует стремиться в тех или иных случаях, но форма обратной взаимосвязи управления процессами на всех участках материальных и финансовых потоков и его движущая сила.

Реализация инвестиционного проекта с позиций логистического подхода может быть представлена как процесс формирования требуемых системных свойств. Его основой должен являться учёт влияния внутренних и внешних факторов на параметры материального, финансового и информационного потоков проекта, их оценки и выработки управляющих воздействий, обеспечивающих оптимально эффективную реализацию стратегической цели внедрения платных дорог в России, а также создание организационных структур для внедрения ком-

мерческих элементов дорожно-транспортной сети на всём протяжении их жизненного цикла – от разработки концепции до практической реализации. Это позволяет находить возможности полного ресурсного обеспечения решаемых задач [2].

Благодаря этому удаётся расширять «узкие» места заблаговременно, на стадии обоснования логистических расчётов. Также становится возможным создавать чёткую схему движения материальных ресурсов, синхронизированную с информационными потоками и финансовыми операциями. Это важно для любой страны, но особенно актуально для России в нынешний период её финансового положения.

Применение логистического подхода в управлении коммерческими элементами дорожно-транспортной сети позволяет участникам процесса выбирать ключевые направления своей политики и наблюдать за деятельностью системы в целом, определять эффективность её функционирования в соответствии с выбранной стратегией [6, с. 137].

Возможность добиться уменьшения степени рассогласованности на различных уровнях управления (между замыслом и реальным осуществлением задуманного, практической деятельностью и теорией) даёт слаженность действий участников инвестиционного проекта в целях рационализации совместных объектов управления – сквозных финансовых, информационных и материальных потоков. В результате участники проекта получают существенный экономический выигрыш.

За рубежом в основном используется подрядная система управления инвестициями, когда государственная организация или наделённая соответствующими правами частная фирма заключает договор на проведение соответствующих работ с подрядными организациями [7, с. 29]

Несмотря на многочисленные научные труды и постановления руководящих органов, лишь с 1992 г. возникли реальные экономические условия для изменения ситуации – отрасль обрела устойчивое финансирование в виде дорожных фондов. Вместе со структурными изменениями экономики преобразуется структура транспортной системы. Уже в ближайшие годы вероятно резкое увеличение доли автотранспортной работы. Потребуется соответствующее увеличение провозных способностей и средств на их поддержание. Но это невозможно без развития сети дорог и дорожного хозяйства в целом [1, с. 32].

Таким образом, использование логистического подхода в управлении коммерческими элементами дорожно-транспортной сети не просто возможно, но и крайне необходимо, так как обеспечивает более успешную и эффективную их реализацию, в отличие от традиционного

способа. Это происходит за счёт комплексного, системного подхода; обязательного учёта интересов всех участников логистического процесса и недопустимости его ориентации на интересы одного из них, даже очень влиятельного и могущественного; максимальной конкретизации условий решаемых задач и возможности получения эффекта эмерджентности, при котором общий результат всегда выше, чем каждая отдельная составляющая такого подхода.

Литература:

1. Агапкин В.М. Опыт создания платных дорог в России // Экономика строительства. – 2010. – № 4. – С. 31–37.
2. Аникин В.А. Логистика. Учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 2009. – 326 с.
3. Альбеков А.У., Костоглодов Д.Д. Введение в коммерческую логистику: Учебное пособие. – Ростов н/Д.: РГЭА, 2010. – 88 с.
4. Будущее платных дорог в Европе // Revue Stenerale Def Ronbes. – 2011. – № 751. – С. 20–22.
5. Мясникова Л.А. Логистика экономики среднего звена. – СПб.: СПбУЭиФ, 2010. – 72 с.
6. Сергеев В.И. Оптимизационные модели в оценке качества логистических систем // Экономические проблемы развития автомобильного транспорта: Сборник научных трудов. – СПб.: СПбГИЭА, 2009. – С. 134–141.
7. Управление проектами: Учебник для вузов / Н.И. Ильин, И.Г. Лукманова, А.М. Немчин и др. – СПб.: ДваТри, 2010. – 130 с.