

### ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Еремеева Анна Стефановна (ase-90@bk.ru)

ФГБУН «Институт социально-экономического развития территорий Российской академии наук»

В статье представлены основные результаты исследования отечественного и зарубежного опыта управления развитием автодорожной инфраструктуры. Определены дополнительные источники и формы финансирования автодорожной инфраструктуры. Рассмотрены основные модели государственно-частного партнерства.

**Ключевые слова:** автодорожная инфраструктура, региональные распределительные центры, дорожные пошлины, государственно- частное партнерство, концессии.

Управление развитием автодорожной инфраструктуры играет немаловажную роль в процессе модернизации России, т.к. перспективы её развития напрямую связаны с реализацией приоритетных национальных и региональных проектов в области образования, здравоохранения, сельского хозяйства и др. отраслях народного хозяйства. Модернизация автодорожной инфраструктуры позволит обеспечить доступность энергоснабжения и коммуникаций, удобств перемещения работников и доставку грузов. Автодорожная инфраструктура - это автодороги, включающие искусственные сооружения, объекты обустройства дорог и элементы придорожного сервиса [2].

Главной целью данного исследования является выявление, на основе анализа отечественного и зарубежного опыта, наилучших результатов процесса управления развитием автодорожной инфраструктуры. Для достижения указанной цели необходимо определить основные проблемы в процессе управления разви-

ем автодорожной инфраструктуры и предложить пути их решения, что является главной задачей данного исследования.

Процесс управления развитием автодорожной инфраструктуры, в большинстве высокоразвитых стран, должен быть направлен на решение задач государственных программ, устанавливающих показатели развития автодорожной сети и соответствующие объемы финансового обеспечения. Оптимизация и выработка основных направлений в процессе управления позволит, помимо развития автодорожной инфраструктуры, достичь существенных результатов в социально- экономическом развитии территорий. Анализ успешного и неуспешного опыта других стран процесса управления развитием автодорожной инфраструктуры позволил определить основные направления её развития на территории Российской Федерации (рис 1).



Рисунок 1. Основные направления управления развитием автодорожной инфраструктуры на территории РФ (составлено автором)

На основании вышесказанного, приведем данные анализа отечественного и зарубежного опыта управления развитием автодорожной инфраструктуры. Так как на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог влияют среднегодовая температура, минимальная температура, среднегодовое количество осадков, средняя и максимально возможная про-

должительность заморозков, в первую очередь необходимо провести сравнительную характеристику стран по схожим с Россией климатическим условиям (табл. 1). Анализ показателей состояния сетей автомагистралей в странах со схожими с Россией климатическими условиями, представлен в таблице 2.

**Таблица 1**  
**Сравнение стран выбранных по схожим с Россией климатическим условиям [4]**

Страна	Средняя температура, С <sup>0</sup>	Минимальная температура, С <sup>0</sup>	Ежегодное количество осадков, мм	Месяцы с заморозками на почве (средние)	Месяцы с заморозками на почве (экстремальные)
Германия	9,6	- 17,1	931	янв.- фев.	окт.- май
Швеция	6,6	- 29,1	539	дек.- март	сент.- май
Финляндия	4,8	- 35,5	662	нояб.- март	сент.- июнь
Канада	9,4	- 51,2	436	окт.- апр.	авг. - июнь
Россия (Европейской часть)	4,6	- 33,0	882	янв.- фев.	сент.- май

**Таблица 2**  
**Основные показатели состояния сетей автомагистралей в странах со схожими с Россией климатическими условиями [4]**

Страна	Протяженность сети, км	Плотность, м/км <sup>2</sup>	Число автомобильных развязок	Число автомагистралей	Максимальная скорость, км/ч
Германия	12 917	36	525	212	Нет ограничений
Швеция	2050	4	5	26	110
Финляндия	739	2	5	5	120
Канада	6350	4	Около 90	Около 75	100
Россия	917	0,127	3	6	110

По данным табл.1 и 2 видно, что как по температурным условиям, так и по показателям состояния сети автомагистралей, из всех представленных стран более подходит для подробного рассмотрения пример Германии. Поэтому, при дальнейшем исследовании основной акцент будет сделан именно на опыт управления развитием автодорожной инфраструктуры Германии. Интерес обусловлен также тем, что в Германии развитию автодорожной сети уделяется значительное внимание, её густая транспортная сеть не только обслуживает потребности собственной высокоразвитой, передовой экономики, но и обеспечивает связи с соседними странами.

Например, неоспорим опыт Германии по оказанию качественных транспортно - логистических услуг, это обеспечено созданием так называемых, крупных региональных распределительных центров (РРЦ), которые избавляют населенные пункты от транзитного транспорта и имеют не только транспортно-экономическое, но и социальное значение для населения ре-

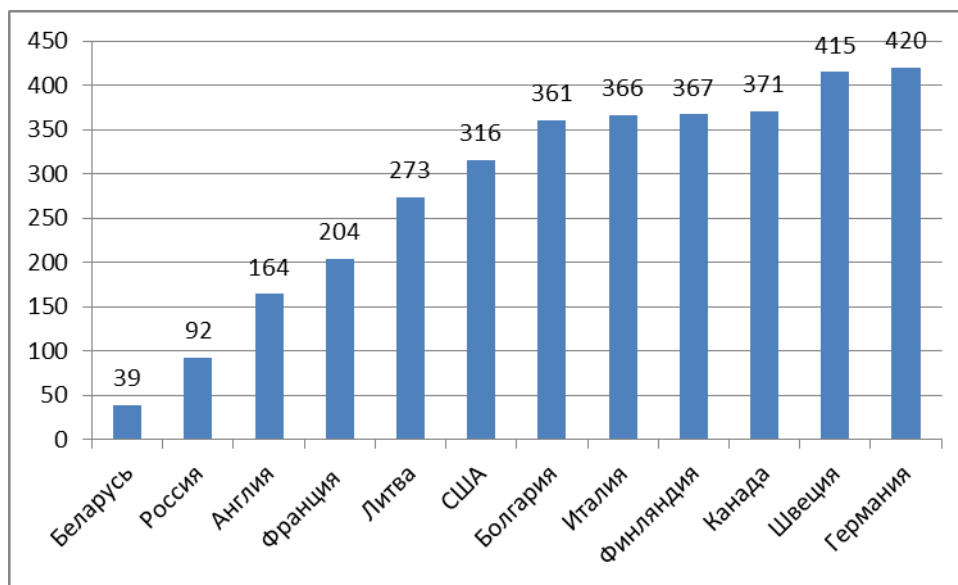
гионов (обеспечение быстрой доставки грузов, снижение автомобильного трафика, создание дополнительных рабочих мест и т.п.). Дело в том, что создание РРЦ обуславливает расширение ассортимента транспортно - логистических услуг и способствует строительству новых терминальных и складских систем, площадок для отстоя большегрузных автомобилей и диспетчерских пунктов, то есть главная задача РРЦ стать не только частью процесса управления развитием автодорожной инфраструктуры, но и играть ведущую роль в рационализации всей системы грузо- и товародвижения. Такие центры создаются и в таких экономически развитых странах, как США, Канаде, Японии.

В России на данный момент, создание РРЦ это процесс реконструкции транспортно-экспедиционного центра (ТЭО), в результате чего создаются новые независимые логистические центры и посредники, формируются новые организационные структуры в сфере транспортно - логистической деятельности с высоким уровнем качества и широким ассортиментом

услуг транспортно- экспедиционного обслуживания, оснащенные современными средствами автоматизации и информатики.

Также заслуживает внимания опыт Германии в области финансирования автодорожной инфраструктуры. Анализ показал, что из всех рассматриваемых стран Германия занимает лидирующую позицию по расходам на автодо-

рожное хозяйство на душу населения, они составляют 420 долл. в год, что в 5 раз выше, чем в России и это обусловлено тем, что в Германии, активно используются источники дополнительного финансирования автодорожной инфраструктуры (рис.2).



**Рисунок 2. Годовые расходы на одного жителя для осуществления автодорожных работ в различных странах (в долларах США) [6]**

В Германии успешно разработана классификация и проведена дифференциация дорожных пошлин, взимаемых с грузовых транспортных средств [5]. Начало данной практики было положено в Сингапуре в 1975 году, затем, в начале 90-х гг. последовали такие города Норвегии, как Берген, Осло, а в Швеции её ввели в Гётеборге в 2013 году [5].

В России, несмотря на решение Президента РФ от 27 июля 2010 года о создании Федерального дорожного фонда и с 1 января 2012 года о создании региональных дорожных фондов, объем финансирования в развитие автодорожной инфраструктуры по-прежнему остается намного меньше, чем в экономически развитых странах. Дело в том, что на данный момент, строительство новых и реконструкция существующих автодорог находится на стадии формирования, и на проведение таких мероприятий требуются значительные инвестиции, поэтому далее более подробно рассмотрим международный опыт применения систем дорожных пошлин в автодорожной деятельности.

В качестве дорожных пошлин различают внутригородские и междугородние сборы за пользование автомобильными дорогами. Такой сбор взимается с моторизованного частного транспорта, при этом плата осуществляется только за фактическое пользование автодоро-

гами (например, длина пробега, км). Но здесь необходимо уточнить, что как внутригородские, так и междугородние системы сборов связаны с существенными затратами на сбор пошлин и осуществление надзора. Внедрение таких сборов в России требует тщательного анализа с точки зрения последствий, т.к. этот процесс связан не только со значительными первоначальными инвестициями, но и высокими текущими расходами. Согласно международным оценкам (например, в Сингапуре, Лондоне и Стокгольме) текущие расходы на содержание таких систем могут превышать первоначальные инвестиции в 10 раз, их размер составлять около 15-30% валового дохода [5]. Также, здесь следует отметить что, чем более дифференцированы системы сбора дорожных пошлин, тем выше расходы по их обслуживанию. Внедрение таких систем для России обязательно должно сопровождаться дополнительными поддерживающими мероприятиями, к которым относят развитие пригородного общественного транспорта, эффективное использование автостоянок, мероприятия по планированию движения и ограничению скорости, управлению движением посредством системы транспортной навигации и т.п.

Далее, рассмотрим систему государственного управления автодорожным хозяйством

Германии. Это трехуровневая система государственного, регионального и местного управления, которая обладает более широкими полномочиями местных органов управления, чем в других странах, а круг полномочий всех трех уровней строго разграничен и определен законом. Например, в Германии решение вопросов строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог возложено только на Правительство Германии, т.к. федеральный центр является их владельцем, застройщиком и собственником всех федеральных автомагистралей. Здесь необходимо отметить, что дорожное строительство Германии финансируется за счет средств федерального бюджета, но с активным использованием различных форм государственно-частного партнёрства на условиях концессионного соглашения. В этих случаях частные строительные компании сами занимаются привлечением инвестиций по госзаказу, но после завершения строительства государство возмещает им все затраты и права на обслуживание новой автодороги принадлежат только правительству.

В Российской Федерации, на данный момент, так же как и в Германии сформирована трехуровневая система управления автодорожным хозяйством (рис.1), но в отличие от Германии, в России отсутствуют законодательные документы определяющие ответственность федеральных, региональных и местных органов власти в этой системе за состояние, и развитие транспортной сети. На данный момент, в РФ реализация проектов строительства и реконструкции автомагистралей федерального значения происходит только за счёт средств федерального бюджета, по схеме размещения отдельных государственных заказов на выполнение подрядных работ по проектированию, строительству, ремонту, реконструкции и содержанию автодорожных объектов. Регионы реализуют такие же проекты по автодорогам регионального значения, но по их территории проходят трассы федерального значения и на их содержание, и строительство требуются значительные расходы как федеральных, так и региональных бюджетов, и именно здесь необходимы инвестиционные источники частного сектора.

Анализ зарубежного опыта показал, что во многих других странах, при строительстве автомобильных дорог эксплуатируемых на бесплатной основе, активно развиваются модели эффективных партнёрских взаимоотношений государства и частного бизнеса. Эти отношения строятся на основе различных форм государственно-частного партнёрства (далее – ГЧП), из которых наиболее распространёнными на практике являются концессии, адаптируемые в соответствии с законодательством под условия бесплатного пользования автодорогами.

Государственно- частное партнерство – это юридически оформленная система взаимоотношений сторон - партнеров, направленная на совместную реализацию инвестиционных проектов, основанная на справедливом распределении необходимых организационных, финансовых, производственных и прочих рисков, и обеспечивающая сторонам приемлемый результат [3]. Понятие государственно-частного партнерства отражает стремление частного бизнеса и государства к сотрудничеству, с одной стороны она позволяет сконцентрировать усилия государства на выполнении своих основных социальных задач, с другой участие частнопредпринимательской инициативы обеспечит наибольшую экономическую эффективность управленческих решений [3]. Реализация инфраструктурных проектов с применением механизмов ГЧП способна обеспечить каждому региону экономический рост, привлечение инвестиций, создание новых рабочих мест [1]. В свою очередь, развитая инфраструктура значительно повышает инвестиционную привлекательность региона, создает основу для реализации бизнес - проектов и, как следствие, устойчивого роста доходов населения и региональных бюджетов [1].

На основании вышеизложенного, можно отметить, что основная цель ГЧП должна заключаться в снижении бюджетной нагрузки при реализации задач государственного управления, а идея приватизации части функций при ГЧП должна принести в себе двойную выгоду. В мировой практике в качестве основных моделей государственно-частного партнерства при строительстве автодорог используются три модели, которые в данной работе определим как, модель А, модель F и модель V (табл. 3).

По данным табл.3 можно выделить существующие формы концессионных соглашений. Например, модель (А) основана на оплате за пользование автодорожной системой Германии грузовыми транспортными средствами грузоподъемностью более 12 тонн. Концессионер здесь отвечает за расширение участка существующей автодороги (как правило, с четырех до шести полос), в его функции входит строительство, управление и обслуживание дороги.

Немецкая модель (А) соответствует ГЧП-схеме BFOM<sup>1</sup>, при которой по истечении срока действия контракта (около 30 лет) автомобильная дорога переходит в ведение государства, а платежи, уплачиваемые концессионеру, состоят из двух частей: финансирование государства и сборы за пользование соответствующим отрезком дороги. При этом оплата за пользование

<sup>1</sup>Контракт жизненного цикла в международной практике определяется термином DBFM (аббревиатура Проектирование-Строительство-Финансирование-Содержание)

отрезком дороги поступает не непосредственно концессионеру, а специальной организации, которая отвечает за сборы с грузовых транспортных средств, а часть платежей, составляющая плату, уплачивается государством, в

пользу концессионера. Проекты строительства (реконструкции) по модели (А) осуществляются на основании концессионного соглашения.

Таблица 3

**Основные модели государственно - частного партнерства при строительстве автодорог на примере Германии (составлено автором)**

	Модель (А)	Модель (F)	Модель (V)
Краткое описание	Реконструируемый объект, известная интенсивность движения, риски для концессионеров, сфера применения – расширение автомагистралей	Новый объект, неизвестная интенсивность движения, сфера применения: туннели, мосты	Реконструируемый объект, сфера применения: все виды инфраструктуры
Финансовая компенсация концессионера	Доходы от платы за пользование только грузовых технических средств	Доходы от платы за пользование от всех пользователей	Компенсация от местных властей, не от пользователей
Примеры	A4 -Хёрзельберге, A8- Ульм-Мюнхен, A1 Бремен-НН, A5-Карлсруэ	Туннельные проезды Германии (Любек, Росток)	В Германии лишь в единичных случаях, но автострады в Венгрии, Португалии, Великобритании, Норвегии
Опыт	Выгодно для обеих сторон (финансовые результаты для концессионеров, экономические выгоды при коротких сроках строительства и текущем обслуживании), запланированы дальнейшие проекты	Невыгодно в связи с высокими рисками для концессионеров, нежелание пользователей много платить, используют альтернативные варианты, низкие финансовые показатели для концессионеров	Не используется в Германии, но широко распространена в странах ЕС
Источник: Материал ОАО «РОСНАНО» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <a href="http://www.rusnano.com/infrastructure/solutions/region">http://www.rusnano.com/infrastructure/solutions/region</a>			

Действие модели (F) ограничено определенного типа автодорожной инфраструктурой (такой как мосты, туннели и горные перевалы). Частные инвесторы осуществляют строительство и управление соответствующими объектами инфраструктуры в течение не более 30 лет, после чего осуществляется её возврат государству. В целях сбора платы за пользование объектом автодорожной инфраструктуры с пользователей, инвесторам необходимо получить одобрение государственных органов в отношении размера такой платы. При этом данная плата вносится пользователями непосредственно оператору инфраструктуры. Здесь следует отметить, что данные проекты являются одними из наиболее сложных в осуществлении, требуют значительных инвестиций и расходов на управление и обслуживание. При этом устанавливаемый уровень платы, взимаемой за пользование объектом инфраструктуры, увеличивается с уменьшением потока пользователей, что в свою очередь приводит к дальнейшему уменьшению потока пользователей. Указанные факторы могут явиться причиной сравнительно невысокой финансовой эффективности реализованных проектов с использованием

модели (F) в сфере строительства, реконструкции, ремонта и содержания, автомобильных дорог.

Модель (V), например, в Германии – это процесс проектирования, который осуществляется в четыре этапа: предпроектное планирование, утверждаемый проект, проект установления положения трассы и строительный проект. Для реализации последней стадии подрядчику передается полностью согласованный со всеми инстанциями, службами и землепользователями утвержденный коридор для реализации оптимального варианта трассирования автодороги, соответствующего основным критериям, к которым относятся объемы, сроки и стоимость осуществления проекта, установленная в результате многовариантных проработок фактических затрат.

Показателен в этой части и опыт США. В этой стране деньги на строительство дороги выделяются из Федерального Трастового дорожного фонда США (FederalHighwayTrustFund) только в том случае, если выполнена первая глава сводного сметного расчета, в который включены затраты на подготовку территории (выкуп земли, компенсации собственникам, вы-

нос, снос и перенос зданий, сооружений и инженерных коммуникаций).

Россия стадию апробации ГЧП уже прошла, на начало 2014 года на разных стадиях реализации находится 131 проект ГЧП. Из них 70 проектов - концессионные соглашения, 46 - соглашения на основе регионального законодательства, 15 — иные формы, в том числе контракты жизненного цикла [7]. С помощью концессионных соглашений, а также благодаря региональным законам, уже был реализован ряд крупных проектов. Например, в рамках проекта «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге была построена дорога протяженностью 46,6 км с 14 транспортными развязками и средней шириной 6-8 полос. Еще один крупный проект в сфере дорожного строительства - это скоростная автомагистраль Москва — Санкт-Петербург [7].

В российской действительности подрядчик очень часто не может согласовать с собственником земельного участка вопросы компенсаций за земельные участки, что влечет необходимость дополнительных затрат на изменение проектных решений в процессе строительства. В Германии бесплатные автобаны, на которых нет ограничения максимальной скорости (в свое время они уже окупилась), переданы государству на условиях концессии. В некоторых других странах (Франции, Италии, Турции) платные автомагистрали существуют, они находятся в частных руках на условиях концессии [5].

В Российской Федерации, в качестве государственной стороны концессионного проекта выступает субъект РФ, от имени которого действует уполномоченный орган государственной власти субъекта Российской Федерации. На стороне субъекта РФ может выступать и муниципальное образование в лице уполномоченного органа местного самоуправления (например, местной администрации), что, к примеру, предусмотрено в законодательстве Алтая, Томской области, Ставропольском крае. Другая сторона партнерства в законодательстве республики Дагестан, Челябинской области, г. Санкт-Петербург — это объединение российских и/или иностранных частных лиц, либо юридическое лицо, осуществляющее деятельность на основании соглашения или договора о совместной деятельности, либо физическое лицо, действующее по договору простого товарищества. Концессионные соглашения или долгосрочные договоры в РФ законодательно регулируются ФЗ- № 115 от 21.07.2005 «О концессионных соглашениях», а участие бизнеса предусмотрено разработанной и утвержденной Федеральным дорожным агентством от 25.03.2004 «Национальная программа модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года».

Рассмотрев отечественный и зарубежный опыт управления развитием автодорожной инфраструктуры можно сделать следующий вывод:

1. Развитая сеть автодорог способствует экономическому развитию районов, по которым она проходит, появляются новые населенные пункты и предприятия, активизируется и совершенствуется хозяйственная деятельность, социальная и культурная жизнь существующих населенных пунктов, улучшается связь между населенными пунктами, районами и областями [8]

2. Для Российской Федерации необходимо создание региональных распределительных центров - это развитие автодорожной инфраструктуры, обеспечивающей клиенту комплексное транспортно- экспедиционное обслуживание и выполняющей функции транспортно- распределительных логистических центров с полным набором грузоперерабатывающих, дистрибьюторских, информационных, консалтинговых, аналитических, сервисных и коммерческих услуг.

3. Основным недостатком для РФ, возникающий в процессе инвестирования за счет бюджетного финансирования инфраструктурных проектов, заключается в невозможности обеспечения непрерывности финансовых потоков. Дефицит бюджетного финансирования в автодорожном строительстве структурами государственного управления может быть компенсирован за счет привлечения частного бизнеса. В этом случае возврат инвестированных средств обеспечивается за счет платы за пользование данным объектом инфраструктуры.

4. Одним из важнейших дополнительных источников финансирования автодорожной инфраструктуры, для России может стать ввод обязательной платы за пользование автомобильными дорогами в виде транспортного сбора или системы дорожных пошлин.

5. Понятие государственно- частного партнерства трактуется по-разному как в РФ, так и за рубежом. Его суть состоит в том, что частный сектор заменяет государство в тех сферах, которые обычно являются функцией государства, например, строительство автодорог на условиях концессии. При этом выделяются основные формы ГЧП — госконтракт, контракт на оказание услуг для выполнения работ по заказу государства, концессия и приватизация.

6. При реализации концессионных проектов в РФ необходимо использовать передовые европейские технологии возведения автодорожных магистралей по высшим международным стандартам, которые должны быть разработаны и согласованы с Министерством регионального развития Российской Федерации. Также необходимо внедрение современных компьютерных технологий в непосредственный про-

цесс управления движением на автодороге, которые позволят управлять пропускной способностью и обеспечить круглосуточную безопасность движения транспортных средств на всем участке дороги. А применение высокотехнологического механизма организации и оплаты проезда, обеспечит комфортное пользование с преимуществами платного проезда по автомобильной дороге.

И в целом можно отметить, наилучший зарубежный опыт управления развитием автодорожной инфраструктурой может быть полезен для России, а полученные результаты данного исследования могут представлять интерес для федеральных и региональных властей при разработке и реализации программ стратегического развития этого сектора, а также для общественных организаций, учебных заведений и представителей научного сообщества.

### Литература

1. Аналитический отчет по результатам исследования «развитие государственно-частного партнерства в регионах ЦФО: инвестиции и инфраструктура» [Электронный ресурс] / Москва, 2010. – Режим доступа: [https://docviewer.yandex.ru/?url=yaserp%3A%2F%2Fpppcenter.ru%2Fassets%2Ffiles%2FAnons%2Fa\\_CFO%25203.pdf&page=1&lang=ru&c=5571518e8dd2](https://docviewer.yandex.ru/?url=yaserp%3A%2F%2Fpppcenter.ru%2Fassets%2Ffiles%2FAnons%2Fa_CFO%25203.pdf&page=1&lang=ru&c=5571518e8dd2)
2. Еремеева А.С. «Управление развитием региональной автодорожной инфраструктуры/ А.С. Еремеева // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. —2014 год, № 4 (40). Номер статьи: 4012. Режим доступа: <http://eee-region.ru/article/4012/>
3. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов [Текст] / В.В. Максимов // Монография.- М.: Альпина Паблишерз, 2010.-178с.
4. Материал из Википедии — свободной энциклопедии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D1%EF%E8%F1%EE%EA\\_%F1%F2%F0%E0%ED\\_%EF%EE\\_%E4%EB%E8%ED%E5\\_%F1%E5%F2%E8\\_%E0%E2%F2%EE%EC%EE%E1%E8%EB%FC%ED%FB%F5\\_%E4%EE%F0%EE%E3](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D1%EF%E8%F1%EE%EA_%F1%F2%F0%E0%ED_%EF%EE_%E4%EB%E8%ED%E5_%F1%E5%F2%E8_%E0%E2%F2%EE%EC%EE%E1%E8%EB%FC%ED%FB%F5_%E4%EE%F0%EE%E3)
5. Международный опыт в области управления общественными финансами на субнациональном уровне (обобщенный и адаптированный к российским условиям) [Электронный ресурс] / Проект RFTAP/QCBS/3.6 — Консорциум: ИВЗ, ИРОФ, ИФЭМ. – Режим доступа: [http://www.fer.ru/rftap/files/RFTAP\\_QCBS\\_3.6\\_Final\\_report\\_16.pdf](http://www.fer.ru/rftap/files/RFTAP_QCBS_3.6_Final_report_16.pdf)
6. Сколько стоят автомобильные дороги в России. Мировой опыт для всех. Министерство транспорта РФ. Федеральное дорожное агентство. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rosavtodor.ru/activity/world-experience/1519.html>
7. Шаккум М.Л. ГЧП в дорожно-строительной отрасли: трудности роста. [Электронный ресурс] Журнал «Мир дорог».- Режим доступа: [http://www.avtoban.ru/netcat\\_files/26/83/GChP\\_78\\_13\\_24.pdf](http://www.avtoban.ru/netcat_files/26/83/GChP_78_13_24.pdf)
8. Шевченко Д.В. Факторы, влияющие на работу и состояние автомобильной дороги [Электронный ресурс] / Д.В. Шевченко // Учебный портал РУДН. – Режим доступа: <http://web-local.rudn.ru/web-local/prep/rj/index.php?id=277&p=17725>

УДК 338.4

## МЕТОД ОБЕСПЕЧЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ РЕСУРСАМИ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА ПРИ МИНИМАЛЬНЫХ СТРАХОВЫХ ЗАПАСАХ

*Ерошина Наталья Олеговна (eroshina-n@rambler.ru)*

*Беляев Евгений Вадимович*

*ФГБОУ ВПО «Ивановский государственный университет»*

В данной статье, используя метод определения объема страхового запаса на основе дневного потребления, создан, в действующем программном обеспечении S Excel, оперативный отчет остатков материалов. Данный оперативный отчет позволяет: обеспечить ритмичные поставки, исключив человеческий фактор, и минимизирует запасы.

Ключевые слова: анализ, текущий запас, страховой запас, оптимальный размер, заказ, ресурсы, расчет.

Для промышленных предприятий, имеющих традиционную схему обеспечения, главной задачей материально-технического снабжения остается - создания условий для бесперебойного процесса производства, направленных на сокращение издержек производства.

Реализация этой задачи достигается решением следующих вопросов:

- анализ и контроль закупочных цен;
- определение размера гарантийного (страхового) запаса потребных ресурсов;