Хазиуллин Ильдар Гельмибоянович. Оптимизация системы нефтепродуктообеспечения региона (Логист. подход) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 : Ростов н/Д, 1997 196 c. РГБ ОД, 61:98-8/170-8

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Нефтепродуктообеспечение в системе рыночных отношений 6**

1.1. Рыночное реформирование системы нефтепродуктообеспечения Российской Федерации 6

1.2. Рыночная ориентация нефтепродуктообеспечения 22

1.3. Организационно-экономическое регулирование нефтепродуктообеспечения 43

**Глава 2. Исследование региональной системы нефтепродуктообеспечения 62**

2.1. Анализ материальных потоков нефтепродуктов 62

2.2. Организация региональной системы нефтепродуктообеспечения 86

2.3. Оценка эффективности региональной системы нефтепродуктообеспечения 102

**Глава 3. Логистическая ориентация региональной системы нефтепродуктообеспечения 121**

3.1. Теоретико-методологические основы логистики нефтепродуктообеспечения 121

3.2. Стратегия технического развития логистической системы нефтепродуктообеспечения региона 145

3.3. Информационная логистика нефтепродуктообеспечения 154

Заключение 174

Список использованной литературы 184

Приложения 193

* [Рыночная ориентация нефтепродуктообеспечения](http://www.dslib.net/logistika/optimizacija-sistemy-nefteproduktoobespechenija-regiona.html#875111)
* [Организационно-экономическое регулирование нефтепродуктообеспечения](http://www.dslib.net/logistika/optimizacija-sistemy-nefteproduktoobespechenija-regiona.html#875112)
* [Организация региональной системы нефтепродуктообеспечения](http://www.dslib.net/logistika/optimizacija-sistemy-nefteproduktoobespechenija-regiona.html#875113)
* [Стратегия технического развития логистической системы нефтепродуктообеспечения региона](http://www.dslib.net/logistika/optimizacija-sistemy-nefteproduktoobespechenija-regiona.html#875114)

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. Экономическая жизнь современной России немыслима без нефти и нефтепродуктов. Рыночное реформирование российской экономики не могло обойти стороной и систему нефтепродукто-обеспечения, которая за последние годы трансформировалась из командно-распределительной, хронически дефицитной, в рыночно регулируемую, адаптивную систему обеспечения отечественных и зарубежных потребителей нефтепродуктов.

Процесс становления рыночно-ориентированной системы нефтепро-дуктообеспечения Российской Федерации протекает весьма болезненно. Экономический кризис не обошел стороной и данную сферу общественного производства, но при этом выразился в довольно причудливой форме. При общем сокращении объема производства по сравнению с 1990 годом более чем в два раза потребление нефтепродуктов уменьшилось незначительно. Правда недопотребление их внутри страны было компенсировано за счет роста поставок на экспорт, особенно в страны СНГ.

Унаследованный от советской эпохи монополизированный внутренний рынок нефтепродуктов, фактически определял темпы инфляции, постоянно раскручивая инфляционную гонку цен. Относительно безбедное существование участников процесса нефтепродуктообеспечения, при всеобщем обнищании основной части предприятий и граждан России, не могло не привести к усилению борьбы за распределение сфер влияния на рынке нефтепродуктов. Усиливающаяся конкурентная борьба далеко не всегда способствует повышению качества нефтепродуктов и обслуживания потребителей, и почти никогда за последние пять лет не сопровождалась снижением цен на товары и услуги.

Следует признать, что под влиянием свободной игры рыночных сил сложилась далеко не оптимальная система нефтепродуктообеспечения. К недостаткам, советской организации нефтепродуктообеспечения, добавились проблемы, порожденные неорганизованным рынком. Все более настоятельной становится потребность в оптимальной организации нефтепродуктообеспечения, которая может быть достигнута за счет активного использования инструментария логистики.

Логистическая организация отечественного нефтепродуктообеспечения должна формироваться на теоретико-методологической базе логистики, созданной трудами Афанасьевой Н.В., Алферьева В.П., Багиева Г.Л., Белотелова Е.П., Гордона М.П., Залмановой М.Е., Карнаухова СБ., Костоглодова Д.Д., Новикова О.А., Проценко О.Д., Смехова А.А., Семененко А.И., Стаханова В.Н., Уварова С.А., Щербакова В.В. и других ученых. При этом необходимо принимать в расчет специфику процесса нефтепродуктообеспечения, где логистика принимает особые содержание и формы.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационного исследования является разработка научно-практических рекомендаций по оптимизации системы нефтепродуктообеспечения региона на принципах логистики.

Для достижения поставленной цели необходимо было решить следующие задачи:

определить объективные и субъективные предпосылки логистизации процесса нефтепродуктообеспечения;

установить основные направления рыночного реформирования сферы нефтепродуктообеспечения;

проанализировать современное состояние нефтепродуктообеспечения в регионе;

- разработать региональную логистическую систему нефтепродукто  
обеспечения.

В такой постановке задач проблемы оптимизации системы нефтепродуктообеспечения исследуются впервые.

Предмет и объект исследования. Предметом диссертационного исследования являются процессы нефтепродуктообеспечения, протекающие преимущественно на рынке субъекта Российской Федерации. Объектом исследования стали участники процесса нефтепродуктообеспечения и данная сфера экономики Ростовской области в целом.

Теоретической и методологической базой исследования послужили труды российских и зарубежных ученых по проблемам рыночной экономики, логистики и нефтепродуктообеспечения, законодательные и нормативные акты Российской Федерации и Ростовской области, регламентирующие организацию нефтепродуктообеспечения, отчеты по НИР, выполненным учеными Ростовского государственного строительного университета, Российской экономической академии, Института исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка, других НИИ и вузов Российской Федерации. В диссертационной работе использованы материалы государственной статистики, включая отчеты Ростовского областного комитета Госкомстата РФ, а также оригинальные исследования, проведенные автором в АО "Ростовнефтепродукт", ЗАО "Доннефтепродукт", в других предприятиях и организациях региональной системы нефтепродуктообеспечения.

Научная новизна диссертационного исследования выражается в том, что:

научно обоснованы основные направления рыночного реформирования сферы нефтепродуктообеспечения;

предложены механизмы рыночного регулирования процесса нефте-іфодуктообеспечения;

продолжена разработка теории логистики применительно к нефгепро-дуктообеспечению;

- разработана региональная логистическая система нефтепродукто-обеспечения.

Совокупность научных положений и результатов диссертации составляют теоретико-методологическую базу оптимизации системы нефтепродук-тообеспечения региона на принципах логистики.

Апробация результатов диссертационной работы. Основные положения диссертационного исследования доложены автором на международных, региональных и межвузовских научно-практических конференциях, включая международную научно-практическую конференцию "Логистизация материальных и финансовых потоков рыночной экономики". Результаты диссертационной работы используются автором в учебном процессе в Ростовском государственном строительном университете в курсах "Основы коммерции" и "Управление фирмой", разработанных автором.

Положения и результаты исследования являются теоретическим обобщением и практической реализацией научно-исследовательских работ, выполненных под руководством и при участии автора по планам НИР Ростовского государственного строительного университета в рамках научного направления "Рыночная ориентация инвестиционной деятельности", а также по заказам ЗАО "Доннефтепродукт".

Публикации. По теме диссертации автором опубликовано 8 научных и учебно-методических работ общим объемом 8,7 п.л.

## Рыночная ориентация нефтепродуктообеспечения

Представления о нефтетродуктообеспечении разнообразны: от специфического вида деятельности до подотрасли народного хозяйства. Все они имеют право на существование, ибо отражают уровень познания этого явления. К примеру, рассматривая нефтепродуктообеспечение как подотрасль системы отрас лей народного хозяйства России, мы, по необходимости преследуем цель определить ее роль и значение в процессе воспроизводства, оценить вклад в производство ВВП, в обеспечение занятости и т.д. Выделяя в качестве феноменологической категории сам процесс нефтепродуктообеспечения, мы прежде всего имеем в виду состав, элементную структуру и содержание операций, реализуемых субъектами экономических отношений по поводу поставок нефтепродуктов. С позиций общей теории логистики нефтепродуктообеспечение - есть специфическая деятельность, связанная с распределением и поставкой нефтепродуктов потребителям, организованная в форме взаимосвязанных товарных, финансовых и информационных потоков. При этом распределение и поставка нефтепродуктов как взаимосвязанная разновидность потоков, объединенных общей системой целеполагания нефтепродуктообеспечения, на элементом уровне может быть представлена как совокупность процессов и операций, а также материальных структур (морфологию которых предстоит еще изучить), их организующих.

Выделяя в качестве основообразующих процессов, реализуемых субъектами нефтепродуктообеспечения, процессы распределения и поставки, мы стремимся определить границы сферы деятельности коммерческих подразделений нефтеперерабатывающих предприятий и, специализирующихся на поставках нефтепродуктов, коммерческих посредников. Функции распределения нефтепродуктов преимущественно реализуют коммерческие подразделения нефтеперерабатывающих предприятий. На поставках же нефтепродуктов конечным потребителям специализируются субъекты коммерческого посредничества, обеспечивающие взаимосвязи между их производством и потреблением. Важным являются как для процесса распределения, так и для процесса поставки эффективно организованные не только физический поток нефтепродуктов, но и поток трансакций, детерминирующий параметры перемещаемой товарной массы. Отличие нам видится в том, что процесс распределения, объективируемый

коммерческими подразделениями нефтеперерабатывающих предприятий, в основном реализует взаимосвязь между производством и перепродавцом, который организует закупку нефтепродуктов в целях их последующей перепродажи, как правило, конечным потребителям без существенного физико-химического и технологического преобразования состава и структуры продуктов переработки нефти. Поставка, то есть доведение нефтепродуктов до конечных потребителей, как специфическая деятельностная характеристика, реализуется коммерческими посредниками, которые обеспечивают удовлетворение платежеспособного спроса в нефтепродуктах с учетом требований качества, количества, ассортимента, места, времени и цены, формализованных в контракте (договоре поставки).

Нефтепродуктообеспечение - это трансформация состояния нефтепродуктов, то есть смена форм полезностей, обеспечивающих в совокупности прирост добавленной стоимости в сфере обращения. Можно выделить по крайней мере три типа полезностей, формирующихся в сфере нефтепродуктообеспечения, а именно: полезность формы состояния. Данный тип полезности формируется в процессе преобразования производственного ассортимента нефтепродуктов в потребительский. Сортировка, расфасовка, упаковка, затаривание и др. физические операции качественно преобразуют потребительские свойства нефтепродуктов и обеспечивают их адаптацию к индивидуальным запросам потребителей. Очевидно, что качественный рост потребительских свойств детерминирует прирост стоимости трансформированной части потока нефтепродуктов; полезность месторасположения. Объективные условия пространственной рассредоточенности по экономической территории продуцентов нефтепродуктов и их потребителей детерминируют неравнозначные потребительские свойства объектов нефтепродуктообмена в зависимости от их месторасположения. Потребительская ценность нефтепродуктов по отношению к субъектам спроса при прочих равных условиях тем выше, чем ближе они расположены к месту потребления, а, следовательно, и ниже расходы по их перемещению в необходимое для потребления пространственное положение. Одновременно конкурентоспособность продукции нефтеперерабатывающей промышленности тем выше, при прочих неизменных обстоятельствах, чем больше возможностей у субъектов предложения приблизить готовую продукцию к месту потребления без существенного увеличения стоимости для потребителя. Физическое распределение, транспортировка нефтепродуктов меняют потребительские свойства, что отражается на уровне потребительских цен; полезность, определяемая временем потребления. Пространственно-временное, качественное и количественное несоответствие процессов потребления и производства обуславливают накопление нефтепродуктов и доступ к ним в зависимости от времени и частоты возникновения потребностей. Образование запасов, затраты и риски, связанные с их содержанием, вызывают приращение стоимости нефтепродуктов в сфере обращения .

## Организационно-экономическое регулирование нефтепродуктообеспечения

Признание приоритетной роли общесистемных целей в цепочке логистических ценностей над частнохозяйственными детерминирует значительную роль государства в процессе управления нефтепродуктообеспечением. Глобальный характер государственных интересов предполагает оперирование соответствующим аппаратным инструментарием, обеспечивающим эффективную реализацию целей управляющей системы. Состав и структура инструментов и средств, с помощью которых государство реализует свои функции, зависит не только от характера целеопределенности, но и от содержания субстанции, материал которой необходимо подвергнуть трансформации дабы придать ему необходимую форму, соответствующую запрограммированному состоянию.

В экономических системах, к которым относится и нефтепродуктообеспе-чение, материальным носителем структуроформирующих свойств выступают хозяйствующие образования, каждое из которых стремится реализовать комплекс субъективных (по отношению к макросистеме) предприятиеобразующих интересов. Направление векторов частнохозяйственных интересов на уровне первичных хозяйственных звеньев определяется персонифицированной структурой собственников капитала. Доминирование экономически рациональной мотивации в поведении владельцев капитала позволяет на определенном пространственно-временном интервале достигать компромисса интересов ( в рамках хозяйственной организации), формализованного в виде пакета коммерческих целей (учредительный договор) и соответствующих средств, инструментов их достижения, включая и инструментарий логистики.

Временной интервал, на котором фиксируется компромисс целей собственников капитала, определяет продолжительность жизненного цикла (ЖЦ) хозяйственной организации. Колебания относительно оптимального соотношения интересов, не выходящие за точки разрыва внутрисистемных связей, характеризуют этапы ЖЦ организации. Объективные ограничения по экономическим факторам обуславливают соперничество в условиях замкнутой экономической системы между экономическими агентами на микро- и мегауровнях, а при условии открытости и на макроэкономическом пространстве за обладание средствами достижения субъективных хозяйственных целей. Объективная ограниченность ресурсов инициирует конкурентную борьбу за их обладание между всеми участниками процесса нефтепродуктообеспечения, что порождает антагонизм интересов. В ходе конкурентной борьбы приходит понимание возможности получения максимальной совокупной выгоды не на основе конфронтации, а на базе сотрудничества, что успешнее всего достигается путем сопряжения интересов участников процесса нефтепродуктообеспечения, то есть его логистизации.

В экономической теории существует, по крайней мере, две биполярные точки зрения на роль и значение соперничества- конкуренции между хозяйствующими субъектами за доминирующее владение редкими экономическими ресурсами [11,47,48]. Одна из них опирается на тезис о том, что экономический рост может быть интенсифицирован в результате сокращения конкурентного напряжения на рынке, порождающего нерациональное потребление редких экономических факторов. Предполагается , что в конкурентной экономике в значительной степени имеет место дублирование видов хозяйственной деятельности, продуцирующих аналогичные предметы потребления. В процессе соперничества, фирмы-конкуренты расходуют значительную часть экономических ресурсов для локализации и ликвидации последствий экономического противостояния на рынке. Отсюда одной из задач управляющей системы должна стать ликвидация соперничества и культивирование сотрудничества через распреде струментов и средств решить противоречия между национальными общесистемными интересами и субъективной мотивацией, материализующей вариативный характер поведения людей.

Отсутствие конкуренции и однонаправленность экономических интересов государства не порождает потребности логистического сопряжения. Генетическая неспособность государства эффективно хозяйствовать неизбежно ведет к застою из-за подавления частнохозяйственной инициативы. В нефтепродукто-обеспечении советского периода это проявлялось в устойчивом дефиците всех нефтепродуктов, в длинных очередях к автозаправочным станциям, в процветании коррупции и теневой экономики в данной сфере.

Второй путь, то есть путь обеспечения сопряжения интересов конкурентов возможен при достаточно высокой степени зрелости рыночных объединений, которые формируются в России в ходе радикальных рыночных реформ.

Последовавшее изменение структуры собственности в значительной степени ограничило возможность прямого административного вмешательства государства в хозяйственную жизнедеятельность частного капитала [8]. Перераспределение собственности между государственным и частным сектором в пользу последнего и признание законодательно равенства всех форм собственности внесли изменения в систему государственного регулирования национального хозяйства.

Государственная экономическая политика переориентирована на формирование в России полноценных конкурентных отношений, позитивные последствия которых (повышение жизнеспособности экономических агентов и рост продуктивности использования факторных переменных), как предполагается, в значительной степени способны компенсировать негативные последствия нерационального расходования ресурсов в результате дублирования и соперничества конкурирующих на рынке нефтепродуктов фирм. Управляющая система национальной экономики по необходимости вынуждена вмешиваться и регулиро вать хозяйственные процессы как на макро- и мезоуровнях так и на микроуровне. Учитывая институциональные изменения структуры национальной экономики, органам государственного управления необходимо сформировать комплекс конструктивно адаптированных методов, инструментов и средств регулирования, обеспечивающих реализацию приоритетных социально-экономических интересов, существенно не нарушая при этом продуктивный характер межфирменных хозяйственных связей.

## Организация региональной системы нефтепродуктообеспечения

Состояние конъюнктуры регионального рынка нефтепродуктов в значительной степени определяется тенденциями, складывающимися на макроуровне национальной экономической системы и общеэкономической конъюнктуры в регионе.

Состав и структура отраслей народного хозяйства, базирующихся на территории Ростовской области, очевидно, в значительной степени предопределяют состояние регионального рынка нефтепродуктов. Спад промышленного производства, сокращение доходов населения - явления, характерные для подавляющего числа субъектов Российской Федерации, определили динамику показателей конъюнктуры рынка нефтепродуктов. Тесная положительная корреляционная связь, выявленная статистически на макроэкономическом уровне между объемом ВВП, масштабами промышленного производства и уровнем потребления нефтепродуктов, эмпирически подтверждается на рынке Ростовской области.

Специфика регионального рынка нефтепродуктов проявляется в полном отсутствии эксплуатируемых месторождений нефти (при наличии разведанных) и соответствующей внутренним потребностям продуктивной системы нефтепереработки, при наличии значительного по своему объему и раз нообразию внутреннего спроса на продукты переработки углеводородного сырья. Высокий по своей емкости спрос на моторные топлива, топочный и флотский мазут региональная система нефтепродуктообеспеченил удовлетворяет исключительно за счет поставок из вне. В частности, традиционными партнерами в нефтепродуктообеспечении Ростовской области выступают регионы Поволжья и Башкирии. Таким образом, конъюнктурные колебания регионального рынка нефтепродуктов в значительной степени производны от факторов, имеющих экзогенный характер.

Отраслевая структура потребителей нефтепродуктов в 1995-1997 г.г. характеризуется стабильностью и устойчивостью. Значительная концентрация промышленного и сельскохозяйственного производства в регионе обеспечили традиционно высокие показатели потребления моторных топлив. Территориально концентрированные транспортные, торговые, финансовые и иные рыночные коммуникации обеспечили устойчиво высокий спрос на светлые нефтепродукты в регионе (см. табл. 2.8).

Следует отметить, что динамика совокупного спроса на бензин в Ростовской области в 1995-1997 г.г. повторят характерные для национального рынка нефтепродуктов тенденции. Несмотря на 4% падение потребления автобензинов в 1996 г. по сравнению с 1995 г., есть все основания утверждать о некоторой стабилизации спроса. В 1997 г. объем продаж автобензинов прогнозируется на уровне 863,3 тыс. т., что больше аналогичного показателя 1996 г. на 3,4%.

Если в 1992-1995 г.г. динамика спроса в стоимостном выражении была предопределена исключительно инфляционными ожиданиями индустриальных потребителей, то в 1996-1997 г.г. совокупный объем спроса в денежном выражении рос в основном за счет увеличения масштабов и интенсивности нефтепродуктопотоков в натуральной массе. Доминируют в отраслевой структуре спроса сфера социальных услуг, транспорт и сельское хозяйство (в 1997 г. по прогнозам специалистов областной администрации удельный вес вышеназванных отраслей в совокупном региональном спросе по автобензи нам соответственно составит 32,8%; 23,3%; 19,5%). Отраслевая структура в последние годы не претерпела существенных изменений и характеризовалась стабильностью. На долю отраслевых лидеров в потреблении светлых нефте продуктов в 1995-1997 г.г. приходилось 3/4 внутреннего спроса. В силу спе цифики региональной экономики данная комбинация отраслевых лидеров (сельское хозяйство и транспорт), замыкающих на себе основную массу потребляемых в области автобензинов, является закономерной, ибо их удельный вес в общем объеме ВВП Ростовской области является определяющим. При полном отсутствии внутренних продуцирующих источников, покрывающих региональный спрос на автобензины, коэффициент покрытия внутрирегиональной платежеспособной потребности в течение 1995-1997 г.г. без учета переходящих запасов был устойчиво высок. В 1997 г. коэффициент покрытия по оценкам экспертов составит 1,03, а удельный вес излишков в общем объеме совокупного регионального спроса достигнет 3,3%, что более аналогичного показателя, зафиксированного в 1995 г. на 0,3%.

Предложение автобензинов на внутреннем рынке Ростовской области в 1995-1997 г.г. формировалась исключительно за счет поставок из других неф-тепродуктоемких регионов России (в основном из Поволжья и Башкирии), что обеспечило зависимость конъюнктуры регионального рынка нефтепродуктов от внешних факторов.

Динамизм нефтепродуктопотоков, а точнее деловых операций с дизельным топливом, был продиктован в значительной степени потребностью транспортной составляющей основных производственных фондов народнохозяйственной системы региона. В структуре баланса спроса и предложения на дизельное топливо по Ростовской области в 1995-1997 г.г. могут быть выделены тенденции, подчеркивающие специфику регионального рынка моторных топлив (см. табл. 2.9).

Анализируемый период следует считать переломным, т.к. устойчивая тенденция снижения потребления дизельного топлива, охватывающая 1992-1996 г.г., была нарушена: в 1997 г. по оценкам экспертов прогнозируется увеличение совокупного спроса по данному виду моторных топлив в Ростовской области по сравнению с 1996 г. на 5%.

Если за базу принять более отдаленный период, к примеру 1995 г., рост натуральной массы потребляемого в области дизельного топлива будет менее значительным (3,2%) нежели ожидаемый рост к уровню 1996 г., ибо в период с 1992 по 1996 г.г. отмечено устойчивое падение спроса на данный вид энергоносителя. Следует отметить, что 81% потребленного в регионе в 1995 г. ди зельного топлива приходилось на сельское хозяйство, промышленность и сферу услуг (соответственно 39,2%; 19,4%; 22,4%). В 1997 г. суммарный объем спроса вышеотмеченных отраслей в совокупном спросе по региону составит по предварительным оценкам не менее 80%. При этом удельный вес промышленности в общей массе регионального потока дизельного топлива в текущем периоде прогнозируется на уровне 20,7%; сельского хозяйства 43,6%; сферы услуг 15,7%.

Необходимо отметить, что, несмотря на падение совокупного спроса на дизельное топливо в регионе, спрос в сельском хозяйстве и промышленности динамично рос (по крайней мере в 1995-1997 г.г.), что может быть объяснено динамикой отраслевого производства. Как и в случае с автобензином потребность региона в дизельном топливе покрывается исключительно за счет внешних источников. Коэффициент покрытия внутреннего спроса поставками дизельного топлива из других регионов без учета переходящих товарных запасов в 1997 г. снизился на 0,1 против уровня 1995 г. и составил 1,2. Превышение объема предложения над совокупным региональным спросом в 1997 г. составило порядка 2%, что меньше нежели в 1995 г. на 0,8%.

## Стратегия технического развития логистической системы нефтепродуктообеспечения региона

Принимая во внимание системообразующую роль субъектов регионального рынка нефтепродуктов, особое значение в условиях экономики переходного периода приобретает категория надежности систем нефтепродуктообеспечения. В нашем представлении надежность логистических систем нефтепродуктообеспечения, есть качество, которое отражает способность последней материализовать целесообразно заданный режим функционирования. Способность системы сопротивляться внешним возмущениям среды, а также компенсировать негативные последствия внутрисистемных структурных

Способность системы сопротивляться внешним возмущениям среды, а также компенсировать негативные последствия внутрисистемных структурных конфликтов, определяющих интенсивность и качество отказов, характеризуют уровень надежности конкретной логистической системы нефтепродукто-обеспечения.

На данном этапе эволюции социально-экономической структуры общества содержание НТП определяет основные тенденции и динамику развития народнохозяйственного комплекса и его отраслей, влияет на состав и качество конкурентообеспечивающих факторов хозяйствующих субъектов. Обеспечение эффективной работы нефтепродуктопроводящей системы региона, в том числе посредством реализации контроля качества, количества нефтепродуктов на всем протяжении технологического цикла: "транспортировка - хранение - распределение" детерминирует постановку задач по совершенствованию технико-технологической основы нефтебазового хозяйства. С другой стороны, экономический кризис, кризис платежеспособности существенно ограничивают возможности элементов логистической системы нефтепродук-тообеспечения самостоятельно реализовать реновацию ОПФ, использовать новейшие технологии в области информатики, телекоммуникаций и т.д. Особую актуальность в переходный период приобретает комплекс социальных задач, а также задачи, связанные с минимизацией инвестиционных затрат, сокращением сроков отдачи и увеличения рентабельности капиталовложений. Способствовать их решению может реализация технико-технологической стратегии развития региональной системы нефтепродукто-обеспечения, которая в дезагрегированном виде представлена системой долгосрочных проектов-программ, назначение которых состоит в следующем: минимизация потерь и сохранение качественных характеристик продуктов нефтепереработки в процессе физического распределения: реализации, транспортировки и хранения; повышение оперативности системы нефтепродуктообеспечения, в том числе за счет приращения пропускной способности объектов нефтепродуктообеспечения региона; совершенствование форм, методов и аппарата управления системой нефтепродуктообеспечения согласно выбранной концепции логистизации регионально рынка нефтепродуктов; интенсификация разработок и сокращение сроков внедрения прогрессивных технико-технологических средств в процесс управления региональной логистической системой нефтепродуктообеспечения; оптимизация кадрового обеспечения и рационализация использования трудовых ресурсов в сфере логистики нефтепродуктообеспечения региона; реализация инвестиционной модели развития региональной системы нефтепродуктообеспечения, которая кроме прочего предполагает рационализацию инвестпотоков, сокращение сроков инвестиционных программ и максимизацию прироста капитала на единицу капвложений; экологизация нефтепродуктообеспечения региона, направленная на рационализацию потребления редких экономических ресурсов, предотвраще ние, локализацию и устранение вредного воздействия системы нефтепродук тообеспечения на окружающую среду. Экологический контроль и монито ринг процессов транспортировки, хранения и других физических операций с нефтепродуктами, потенциально опасных для окружающей среды.

В силу стратегического характера поставленных задач, а также высокой динамики хозяйственной среды, особенно в период рыночной трансформации национальной экономической системы, пути и способы реализации проектов-программ зачастую трудно определить изначально. Вместе с тем общие требования к ним сформулировать вполне возможно, ибо их содержание предопределено стратегической ориентацией качественных изменений технического потенциала системы нефтепродуктообеспечения региона.

Одной из задач стратегии технического развития логистической системы нефтепродуктообеспечения, как было отмечено несколько ранее, является сокращение потерь нефтепродуктов в процессе физического распределения, а точнее на стадиях транспортировки, переработки и хранения. При этом потери нефтепродуктов в системе складываются из прямых потерь (утечка, испарение, переливы и проливы и т.д.) и потерь неучитываемых, связанных, например, с неточностью метрологических средств. К примеру, учет поступлений нефтепродуктов в резервуарные емкости АЗС осуществляется в единицах массы, в то время как учет реализуемых потребителям светлых нефтепродуктов проводится в единицах объема. Вместе с тем, такая качественная характеристика как плотность бензина является неустойчивой, переменной величиной и в зависимости от условий транспортировки и хранения может колебаться в пределах 9% при изменениях температурных режимов окружающей среды. Таким образом, возникают объективные предпосылки в отклонениях объемов поставленной/реализованной продукции, обусловленные в значительной мере недостатками метрологического оснащения системы нефтепродуктообеспечения .