

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 338.26:69

R.V. Vasilenko

BASICS OF PLANNING ROAD CONSTRUCTION UNDER MODERN SOCIAL AND ECONOMIC CONDITIONS

Roman Vasilenko – doctoral candidate, the Department of Management of Customs and Insurance Service, St. Petersburg State University of Economics, PhD in Economics, St. Petersburg; e-mail: drozdov_gd@mail.ru.

Road construction is the leading industry of the economy of the Russian Federation. The industry in question is currently facing hard times due to recession. Thus, problems of planning are now crucial from the point of view of not only road construction sphere but also the economy of the Russian Federation as a whole.

We consider the basics of planning road construction when the industry is collapsing and some measures have to be taken. Our task is to show what exactly should be done to correct all faults and make this industry the leading one. It will require restoring previously destroyed things and quickly advancing using available power, strong government, plenty of resources and money. We believe that road construction should be included in Green Card and taken out of Construction. That will speed up the solution of all problems.

Keywords: road construction; planning under modern socio-economic conditions; construction and mounting organizations; construction of hard roads.

Р.В.Василенко

ОСНОВЫ ПЛАНИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В СОВРЕМЕННЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Роман Викторович Василенко – докторант кафедры менеджмента таможенного и страхового сервиса Санкт-Петербургского государственного экономического университета, кандидат экономических наук, г. Санкт-Петербург; e-mail: drozdov_gd@mail.ru.

Дорожное строительство является ведущей отраслью народного хозяйства Российской Федерации. Эта отрасль в современных условиях переживает не очень легкие времена, так как находится в стадии спада. Поэтому вопросы планирования являются сегодня принципиально важными с точки зрения интересов не только предприятий дорожного комплекса, но и всего народного хозяйства Российской Федерации.

В статье рассмотрены основы планирования дорожного строительства в условиях, когда отрасль стремительно разваливается и нужно что-то предпринимать. Автор видит свою задачу в том, чтобы показать, что именно нужно сделать для того, чтобы быстро исправить недостатки и сделать эту отрасль передовой. Для этого необходимо быстро восстановить все ранее разрушенное и ускоренно двигаться по пути научно-технического прогресса, тем более, что для этого есть все необходимое – сильная власть, сильное правительство, достаточно ресурсов и финансов. Автор считает, что необходимо включить дорожное строительство в Зеленую Карту. Для этого необходимо вывести его из раздела «Строительство». После этого все вопросы будут решаться значительно быстрее.

Ключевые слова: дорожное строительство; планирование в современных социально-экономических условиях; строительно-монтажные организации; строительство дорог с твердым покрытием.

В современных условиях планирование дорожного строительства является очень ответственным этапом, от которого зависит все, начиная с поиска заказчика на продукцию и заканчивая сдачей объекта в эксплуатацию. Дело в том, что сегодня приходится планировать не только финансовые потоки, но и многое другое, например, мощности строительно-монтажных организаций, которые будут строить дорогу, а также, например, мощности завода по производству труб большого диаметра для строительства водопроводного коллектора и многое другое.

Планировать в современных социально-экономических условиях совсем не просто, учитывая, что приходится это делать в условиях риска и неопределенности, особенно в последнее время, когда многие предприятия недогружены работой и вот-вот остановятся. Дело в том, что кризис полностью развалил всю систему планирования и она сейчас совсем недееспособна. Это следствие того разгула демократии, который пережила Россия в 90-е годы прошлого столетия. Сейчас многое приходится начинать заново. Для этого нужны невероятные усилия, учитывая, что сил и средств осталось совсем немного.

Очевидно, что для строительства дорог с твердым покрытием сейчас необходимо большое количество ингредиентов высокого качества. Иначе дорога будет очень плохого качества. Таких дорог в Российской Федерации много и они становятся с каждым годом все хуже, учитывая суровый климат и прочие сложные обстоятельства, например, большегрузный транспорт, который не предназначен для прохождения по хрупким покрытиям, очень часто состоящим всего из 2-3 слоев. Хотя обычно в Финляндии, например, делают 6-7 слоев, и то не всегда выдерживающих очень большую нагрузку от колес, например, «Камаза» с грузоподъемностью 25 тонн.

Вот почему так важно сегодня начать восстановление планирования, практически «с чистого листа». Что нужно сделать для этого? Прежде всего, следует так по-

строить работу по планированию строительства дорог, чтобы был понятен окончательный результат. А именно, когда закончится строительство, нужно знать, сколько оно будет стоить, кто будет «ухаживать» за дорожным полотном, учитывая, что сегодня очень много бесхозных дорог, то есть дорог, у которых нет хозяина.

На втором этапе следует определить, из каких материалов будет сделана дорога, так как есть очень много вариантов ее устройства, от простого асфальта до 5-7 слоев асфальта, армированного специальной арматурой, выдерживающей колоссальные нагрузки от шин шириной до 40 сантиметров.

Третьим этапом является определение участников строительства и эксплуатации дороги, то есть тех, кто будет строить и эксплуатировать дорогу. Это вопрос не совсем простой, так как многие строительные организации в настоящее время очень плохо оснащены строительными машинами и необходимым оборудованием для производства работ с высоким качеством, а именно такое необходимо для современных дорог.

Выбрать строительную организацию из десятков похожих очень сложная задача, так как все они усиленно рекламируют свою фирму, но на самом деле не факт, что так будет на практике. Вот почему по крупицам приходится собирать информацию о фирме из многих источников. В том числе сведения о личных качествах руководителей этих организаций, так как моральный климат в коллективе – это один из важных факторов, определяющих степень влияния персонала на качество продукции, которую эта фирма производит. Поэтому многие опытные планировщики заранее, прежде чем что-то планировать, собирают всю необходимую информацию, вплоть до самых мелких деталей, например, сколько получает уборщица в этой фирме, потому что отношение к персоналу – это показатель, влияющий, в конечном итоге, на качество производимой продукции.

Следующим этапом является опреде-

ление, кто и сколько даст денег для строительства дороги, имея в виду источники финансирования. Для этого приходится заранее собирать информацию о том, кто заинтересован в строительстве этой дороги. Часто бывает, что дорога в общем-то никому не нужна, но с точки зрения жителей, проживающих на весьма отдаленном расстоянии от крупных городов, она является жизненно важной необходимостью. Ведь для жителей таких поселков дороги – это и средство для доставки продуктов питания, так как там ничего не производится, а продуктов со своего огорода не всем хватает. Поэтому строить дороги в таких местах важно для удобства жителей удаленных поселков, а не только с точки зрения целесообразности для получения народнохозяйственного эффекта.

Следующим этапом является поиск высококачественных материалов, которые будут определять в конечном счете качество дороги. Для этого приходится иногда выбирать продукцию не менее двух десятков поставщиков, которые и будут ее поставлять строго по графику вне зависимости от времени года, погоды и прочих помех, так как наложение слоев асфальта – это процесс непрерывный, требующий постоянной укладки и укатки асфальтовым катком. Для этого составляется график поставки строительных материалов, который должен строго выполняться буквально до минуты, то есть нарушение сроков здесь попросту невозможно. Для этого существуют специальные проектные институты, которые строго отслеживают очередность работ и составляют сетевые графики их выполнения.

Следующим этапом является поиск организации, которая будет эксплуатировать построенную дорогу таким образом, чтобы она служила достаточно долго, иначе дорога очень быстро придет в негодность, и все денежные средства будут утеряны безвозвратно.

Таким образом, планирование дорожного строительства в современных социально-экономических условиях является весьма сложной процедурой и должно обеспечить отсутствие накладок по всем направлениям подготовки строительства и

эксплуатации дороги. Но планирование только этим не ограничивается. Планирование – это многопрофильный процесс, предусматривающий в том числе и подготовку специалистов для всех этапов. Раньше кадры по дорожному строительству готовили специальные профессионально-технические училища (ПТУ), которых сейчас почти не осталось. В ПТУ дорожников-строителей готовили по специальным программам, они проходили практику в самых лучших организациях такого же профиля. А сейчас на строительстве дорог работают только жители южных республик когда-то единого СССР. Вот почему качество дорог стало намного хуже. Дело в том, что строить дороги дело не простое, оно требует хорошего образования и хорошей физической подготовки, так как многие работы трудно механизировать, например, работу по укладке асфальта послойно на уже подготовленное дорожное полотно. Это очень тяжелая физическая работа, с которой работники с юга объективно не могут справиться.

Следующим этапом планирования является определение стоимости одного квадратного метра дороги и сравнение ее с эталоном. И здесь заметим, что стоимость одного квадратного метра дороги у нас намного дороже, чем, например, в Германии, по причине совсем другого климата. Дело в том, что стоимость квадратного метра определяется совокупностью всех элементов дороги, включая стоимость заработной платы рабочих основного производства. Поэтому сравнение с эталоном всегда показывает, что стоимость одного квадратного метра у нас процентов на шестьдесят-семьдесят больше, чем, например, у финнов, хотя климат у нас почти одинаковый. Это объясняется очень просто: в Финляндии все осталось по-прежнему, а у нас все приходится начинать заново.

Завершается планирование, как всегда, анализом технико-экономических показателей, которые должны определить эффективность строительства дороги. К сожалению, по этому показателю наши дороги являются самыми убыточными в

мире. Это связано, как было отмечено выше, не только с климатом, но и со сложностью современной социально-экономической ситуации в дорожном строительстве.

ЛИТЕРАТУРА

1. Дроздов Г.Д., Бабурин В.А. Инновационная политика государства и ее определяющее воздействие на модернизацию бизнес-процессов // Журнал правовых и экономических исследований. 2015. № 2. С. 152–156.

2. Дроздов Г.Д., Бабурин В.А. Факторы разработки концепции антикризисного

управления предприятием сферы услуг // Проблемы современной экономики. 2015. № 3(55). С. 313–315.

3. Дроздов Г.Д., Бабурин В.А. Инновационные маркетинговые технологии адаптации бизнес-процессов в условиях экономического кризиса: колл. монография / под науч. ред. В.А. Бабурина. СПб.: Изд-во СПбГУСЭ, 2011.

4. Дроздов Г.Д., Бабурин В.А. Модернизация экономики и социальной сферы: инновационно-маркетинговые подходы: колл. монография. В 2 кн. Кн. 2 / под науч. ред. В.А.Бабурина. СПб.: Астерион, 2014. 508 с.