

## **Предисловие**

Проблемы освоения природных богатств Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера, Российской Арктики являются актуальными, а в последствии они приобретут характер первостепенных, при решении крупномасштабных задач развития экономики России. Несмотря на различные высказывания и публикации относительно негативного влияния «сырьевого вектора», «сырьевого проклятия России» и т.д., доля, объемы добычи и переработки полезных ископаемых в нашей стране останутся высокими, роль добывающих и перерабатывающих отраслей не будет снижаться в просматриваемой перспективе. И это вполне разумно. Развитие сырьевого сектора в стране, в данном случае, нефтегазового, является необходимым и правильным направлением. Этот сектор обладает мощным конкурентным преимуществом российской экономики, традициями, кадрами, научным заделом. Нефтегазовая отрасль является крупной наукоемкой и высокотехнологичной отраслью. Освоение Севера и других территорий требует от науки ответов на многие и многие вопросы, которые относятся к познанию природы, явлений, не встречающихся на уже освоенных территориях, например, в Европе или Северной Америке.

Важнейшая задача освоения вышеупомянутых территорий России - развитие транспортной инфраструктуры и соответствующих видов транспорта, подвижного состава и флота. И только потом можно будет говорить о реальном становлении логистики, управления цепями поставок и т.д. Наличие только одного «автозимника» и одной речной артерии не позволяет создавать конкурентные условия, возникает некая «моноструктурность». А логистика, логистические технологии подразумевают все-таки наличие некоего конкурентного поля. В настоящее время грузы, для освоения углеводородных

месторождений, расположенных на упомянутых выше территориях, доставляются морским, речным транспортом и автомобилями (зимой – по автозимнику).

Эти и некоторые другие соображения привели автора к пониманию того, что современные инструменты и механизмы, используемые в условиях т.н. «классической логистики» не вполне справляются с задачами, стоящими перед нефтегазовыми компаниями, осваивающими новые месторождения углеводородов, обнаруженные в ранее недоступных районах Арктики, Крайнего Севера, Западной и Восточной Сибири. Впрочем, аналогичные задачи стоят и перед нефтяниками и газовиками, работающими в тропических лесах Южной Америки и в канадской тундре, на Аляске и песках Африки. Много общего в том, что отсутствует инфраструктура, месторождения расположены далеко от центральных баз снабжения, что требует от служб снабжения тщательного расчета, принятия выверенных решений, которые будут способствовать не удорожанию конечной продукции – нефти, газа, газоконденсата.

Вопросы организации операций по снабжению объектов нефтегазовой промышленности будут подробно проанализированы и обобщены в Части II данной монографии.

И, наконец, Часть III включает в себя материалы исследований и анализа работы предприятий, с т.з. логистики и логистических технологий, на неосвоенных и малоосвоенных территориях нашей страны.

Значительный пласт материалов для Частей II и III был обобщен в результате служебных командировки стажировок автора на предприятиях компаний ПАО «Газпромнефть», ПАО «Газпром», ПАО «Транснефть» и их подразделений, за что выражается особая благодарность. Автор благодарен своим коллегам по кафедре нефтегазотрейдинга и логистики РГУ нефти и газа (НИУ) имени

И.М.Губкина: Голубчику А.М., Катюхе П.Б., Мамуковой Э.В., Фролову А.О., Шикову В.О., а также Шейнбауму В.С. за поддержку и высказанные мнения по предмету монографии в целом, которые были учтены.