

го оборудования, курьерской доставкой. Кроме того, документация собирается в электронной базе данных и потому необходимости хранения документов в бумажном виде нет.

На данный момент переход к новым технологиям не позволяет организациям полностью отказаться от бумажного документооборота, электронная цифровая подпись (ЭЦП) применяется лишь в отправках по территории России. Однако в будущем, при дальнейшем развитии и совершенствовании технических и нормативно-правовых баз, планируется использовать ЭЦП и при оформлении зарубежных отправок.

Переход на безбумажный документооборот – важный этап в развитии системы оперативной логистики. Применение компаниями ЭЦП позволяет сэкономить время и людские ресурсы, улучшить условия труда, минимизировать операционные риски.

В СЭД создание, передача и хранение документации осуществляется при помощи информационно-коммуникационных технологий на компьютерах, объединенных в структурированную информационную систему, предусматривающую возможность формировать и вести распределенную базу данных. Это не исключает применения бумажной документации, однако предпочтение отдается электронному документу, благодаря возможности его создания, корректировки и хранения в компьютере.

Отечественная система управления электронными документами (СУЭД) уже более десятка лет находится на пути своего развития. Только сейчас в России завершился этап автоматизации бумажного документооборота и начался новый – создание полноценных СЭД. Данные системы все более востребованы при поддержке управленческих процессов. В связи с возрастающими задачами автоматизации отечественным СУЭД требуются новые подходы и методологии работы с документами.

Как показывает опыт, у отечественной СЭД есть свои минусы: нет единой нормативной базы, общих стандартов, четкой регламентации функций, необходимых для решения задач. Перечисленные недостатки не позволяют дать объективную оценку качеству данных систем, препятствуют эффективному управлению в организациях на различных уровнях. Кроме того, СУЭД не отвечает требованиям международных стандартов, поэтому наши разработки не пользуются спросом за рубежом.

Лидирующее место в области стандартизации занимает Международная организация по стандартизации ISO (International Organization for Standardization). В настоящее время наиболее востребован стандарт ISO 15489-1:2001 (Information and documentation. Records management), а также пакет стандартов CMIS (Content Management Interoperability Services).

По мнению экспертов, ситуация в России в чем-то схожа с ситуацией на Западе: СЭД используются для более эффективного управления процессами внутри организации. Одновременно с тем следует отметить, что процессы комплексного внедрения СЭД западными компаниями начались намного раньше, технологически более развиты и подкреплены юридически, в то время как наши компании только начинают использовать эти тенденции, и отечественная практика сильно уступает зарубежной. Объясняется это тем, что практика глобальной экспансии за пределы СНГ ограничена для российских организаций. России, оглядываясь на опыт Запада, следует взять во внимание следующее: защита не должна по цене превышать возможные негативные последствия, во избежание которых она и предполагалась.

Ожидается, что логистическим организациям благодаря внедрению СЭД станет возможным создать единую систему работы с документами, упорядочить процессы документооборота, автоматизировать работу с входящими и исходящими документами, исключить транспортные затраты на доставку документации.

Конечно, переход на электронный документооборот в полной мере невозможен без регулирования на законодательном уровне. Для успешной практики в области применения СЭД необходимо создание государственных требований к СУЭД. Органы власти это понимают и уже предпринимают меры для решения существующих проблем: в 2014 году в части существующей нормативной правовой базы Минкомсвязи РФ разработан ряд правовых актов, которые проходят согласование.

Список литературы

1. Более 80% заявок на перевозку РЖД подается сегодня в электронном виде: [Электронный ресурс] // Редакция журнала «РЖД-Партнер». 22.05.2014. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnye-gruzoperevozki/bole-80--zaivok-naperevozku-podaetsia-segodnia-v-ielektronnom-vide/>. (Дата обращения: 04.12.2014).
2. Артур Ерджакиян. В Армении начнут предоставлять электронные накладные "с колес": [Электронный ресурс] // Arminfo. 09.10.2014. URL: <http://www.arminfo.am/index.cfm?objectid=D6F9DFF0-4F9C-11E4-AEE70EB7C0D21663>. (Дата обращения: 04.12.2014).
3. Таможенная служба Германии планирует перейти на безбумажный документооборот к 2021 году: [Электронный ресурс] // PortNews. 21.03.2014. URL: http://portnews.ru/top_news/177424/. (Дата обращения: 04.12.2014).
4. Зарубежный опыт электронного взаимодействия: [Электронный ресурс] // Российский рынок систем электронного документооборота: специфика, тренды, перспективы, практика и цифры. URL: <http://doc.ict-online.ru/articles/article1024/>. (Дата обращения: 03.11.2014).
5. Ю.Поляк. Новости электронного документооборота: // «ИНФОРМАЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ РОССИИ» №6, 2012. URL: http://www.aselibrary.ru/digital_resources/journal/irr/irr3648/irr36484132/irr364841324133/irr3648413241334142/. (Дата обращения: 12.12.2014).
6. ТЕХНОЛОГИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ («ГАЗПРОМНЕФТЬ-ЛОГИСТИКА» ПРИСТУПИЛА К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЭЦП ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ОТПРАВОК ЖД-СОСТАВОВ С ОМСКОГО НПЗ): [Электронный ресурс] // "Сибирская нефть", корпоративный журнал ОАО «Газпром нефть», декабрь 2011г. / Управление ПРОИЗВОДСТВОМ. 30.01.2012. URL: <http://www.up-pro.ru/library/logistics/transport/tehnologija-vzaimodejstvij.html>. (Дата обращения: 23.10.2014).
7. Е. Бушуева. ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН ПО УПРАВЛЕНИЮ ЭЛЕКТРОННЫМИ ДОКУМЕНТАМИ. ЧАСТЬ 1. АВСТРАЛИЯ: // "Кадровик. Кадровое делопроизводство", 2011, N 2. / HR-Portal: Сообщество HR-Менеджеров. 31.01.2011. URL: <http://hr-portal.ru/article/opyt-zarubezhnyh-stran-po-upravleniyu-elektronnyimi-dokumentami-chast-i-avstraliya?page=12>. (Дата обращения: 03.11.2014).
8. Общероссийский таможенный брокер и международный экспедитор «ЕЛТРАНС+» выбирает систему электронного документооборота «ДЕЛО» компании «Электронные Офисные Системы» (ЭОС): [Электронный ресурс] // ПОДОЛЬСК – городской портал 01.11.2008. URL: <http://www.podolsk-portal.ru/news.php?pid=609>. (Дата обращения: 15.11.2014).
9. «Осенний документооборот – 2014»: эволюция за 20 лет и взгляд в будущее: [Электронный ресурс] // DOCFLOW – все о СЭД. 29.10.2014. URL: <http://www.docflow.ru/news/detail.php?ID=29414&T=a>. (Дата обращения: 07.11.2014).

К ВОПРОСУ О ВОЗМОЖНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ПРИНЦИПА TQM В МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ КЛАСТЕРАХ

Голубев А.Е., Березецкая Н.В.

Московский государственный машиностроительный университет, Москва, Российская Федерация, golubevprezident@mail.ru

В условиях роста потенциала кластеризации на основе развития конкурентных преимуществ машиностроительных комплексов, предприятий регионального значения и логистической инфраструктуры принцип TQM (всеобщее управление качеством с обеспечением надежности функционирования и высокого качества работы каждого элемента) имеет особое значение.

В 2012 году импорт машиностроительной продукции в Россию составил \$157 млрд, в том числе: автомобили – \$28,2 млрд (17,9 %); телекоммуникационное оборудование – \$15,0 млрд (9,5 %); автокомплетирующие – \$14,8 млрд (9,4 %); энергетическое оборудование – \$9,17 млрд (5,8 %); офисная техника – \$8,39 млрд (5,3 %); дорожно-строительная и горно-шахтная техника – \$5,90 млрд (3,8 %); медицинская техника – \$5,19 млрд (3,3 %); авиатехника – \$4,78 млрд (3,0 %); бытовая техника – \$4,60 млрд (2,9 %); электрораспределительное оборудование – \$3,79 млрд (2,4 %); подъемно-транспортное оборудование – \$3,67 млрд (2,3 %); железнодорожная техника – \$3,34 млрд (2,1 %); сельскохозяйственная техника – \$3,23 млрд (2,1 %); измерительная техника – \$2,96 млрд (1,9 %); металлообрабатывающее оборудование – \$1,85 млрд (1,2 %); плавучие средства – \$1,39 млрд (0,9 %); металлургическое оборудование – \$0,55 млрд (0,4 %).

Перспективными с точки зрения импортозамещения являются станкостроение (доля импорта в потреблении по разным оценкам более 90%), тяжелое машиностроение (60-80%), машиностроение для пищевой промышленности (60-80%).

К сожалению, у большинства российских предприятий существует краткосрочный горизонт планирования. Поэтому стратегически импортозамещение достижимо лишь в условиях развития российских машиностроительных кластеров. Достижение глобального оптимума всего машиностроительного кластера появляется через 5-7 лет.

Именно в кластерах становятся возможными надежность поставщиков и мобильность в использовании местных ресурсов; доступность инженерного и научного персонала; научный потенциал высшей школы; традиции советской научно-производственной кооперации.

В результате взаимодействия предприятий в рамках кластера возникает синергический эффект, которым можно объяснить экономию на трансакционных издержках при получении информации, издержках обмена и в итоге – логистических цепочках.

Ведь существующий принцип тотальных затрат предполагает учет всей совокупности издержек управления материальными и связанными с ними информационными и финансовыми потоками в кластере.

Например, в Липецкой области практически впервые в России создана и успешно реализуется модель конкурентоспособного территориального кластера по производству «белой» техники, предприятий, работающих по кооперации с ними и крупнейшего в Европе Центра логистики для складирования и дистрибуции бытовой техники.

В Омской области поддержана инициатива создания кластера медицинского приборостроения. В городе уже самостоятельно функционируют десятки организаций и предприятий, в разной степени связанных с медицинскими технологиями и выпуском медицинского оборудования.

Успешная реализация подобных проектов формирует научно-производственные цепочки, объединяющие участников кластера, а также механизмы координации деятельности и кооперации участников кластера, логистический синергический эффект.

Список литературы

1. [ewsru.ru/doc/index.php/Машиностроительная продукция в России.](http://ewsru.ru/doc/index.php/Машиностроительная_продукция_в_России)
2. [ewsru.ru/doc/index.php/Импорт машин и оборудования в Россию.](http://ewsru.ru/doc/index.php/Импорт_машин_и_оборудования_в_Россию)

**ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ МЕЙНСТРИМ
В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЛОГИСТИКЕ**

Комкова А.В., Сафронова К.А.

Московский государственный машиностроительный университет, safronovakarina5@mail.ru

Мировой экономический кризис выявил необходимость немедленной разработки системы институ-

тов, основанной на адекватной экономической теории.

Институциональная среда, необходимая для инновационного социально - ориентированного развития логистики, должна формироваться в рамках следующих направлений:

1. Эффективность правоохранительной системы
2. Прогресс в развитии человеческого капитала
3. Экономическое законодательство
4. Долгосрочные и среднесрочные прогнозы регионального развития
5. Региональная система бюджетирования
6. Доступ к информации о деятельности государственных органов
7. Совершенствование системы контроллинга.

Нацеленные на модернизацию России перспективные социально-экономические механизмы управления логистической деятельностью предприятий, интегрированных кластерных региональных структур необходимо конструировать на основе сбалансированной архитектуры институционально-информационных потоков.

Мейнстрим современного экономического подхода к логистике – обоснование тщательно регламентированных процедур государственно-частного планирования.

Список литературы

1. <http://www.uecs.ru/logistika/item/2140-2013-05-15-06-08-56> Магомедов А.М. Институты и институциональные потоки логистической системы.
2. <http://www.zakonprost.ru/content/base/part/593351>.

**К ВОПРОСУ О РЕГИОНАЛЬНОМ
ЛОГИСТИЧЕСКИ ОРИЕНТИРОВАННОМ
КЛАСТЕРЕ СТРОИТЕЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ**

Комкова А.В., Каримова Р.Р.

Московский государственный машиностроительный университет, regina.rrr89@gmail.com

Как показывает мировая практика, дискретные кластеры, включающие предприятия строительной индустрии и представляющие малый и средний бизнес, должны встраиваться в системно развивающийся национальный строительный комплекс. Интегративное социально-экономическое взаимодействие и оптимизация логистических бизнес-процессов эффективно работают на рост конкурентоспособности и инновационности промышленности строительных материалов и строительного сектора.

Условием успешной диверсификации в региональном дискретном кластере строительной индустрии являются успешно проводимые логистические бизнес-процессы (обеспечивающие согласование логистических целей кластерных проектов) и информационно-аналитическое взаимодействие в управлении ценами поставок.

Структура логистического кластера формируется организациями, объединенными едиными материальными, информационными и финансовыми потоками. Можно сказать, что логистически ориентированный кластер строительной индустрии консолидирует все субъекты регионального строительного комплекса.

Кластерная логистическая концепция выступает как ядро инновационного решения проблемы создания инфраструктуры (с особенностями материальных потоков, с необходимостью совмещения строительного и производственного процессов) инвестиционно-строительного комплекса.

Российская инфраструктура еще не в состоянии обеспечивать капитализацию территориальных дискретных кластеров строительной индустрии и трансформировать экстенсивные факторы развития стро-