

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-