

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 %); автокомплектующие – \$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-

ительной отрасли. В управлении цепями поставок в таких кластерах важнейший фактор – сопряженность материальных, финансовых и информационных потоков. Поэтому интегратором формирования межорганизационных уровней взаимодействия в логистически ориентированных кластерах должен стать механизм частно-государственного партнерства.

ОРИЕНТИРЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОПТИМИЗАЦИИ ПОТОКОВЫХ ПРОЦЕССОВ В ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ПРЕДПРИЯТИЯ

Кудрявцева З., Комкова А.В.

Московский государственный машиностроительный университет, Москва, Россия, lisanika@bk.ru

Учет и анализ таких параметров производственного функционала как тип организации производства, характеристики рыночного продукта, продукция предприятия для внутренних нужд (хозяйственные ресурсы, вспомогательный инструментарий) необходимы при реструктуризации управленческих процессов на основе логистики.

Производственный аппарат менеджмента предприятия должен учитывать различные принципы управления потоками (с межоперационными заделами и без таковых). Рыночный спрос, внутрипроизводственные нужды непосредственно влияют на планируемую мощность оборудования (изготовление изделий в единицу времени). Поэтому все большее значение специалисты производственного менеджмента придают вопросам эффективности логистики.

Оптимизация таких параметров логистики в производстве как высокая производительность и гибкость подстройки к спросу делает возможным дифференциацию спектра, например, деталей при загрузке мощностей.

Необходимость планирования потребности в материальных ресурсах обусловлена тем, что основная масса проблем в процессе производства связана с запаздыванием или опережением поступления комплектующих, сырья и материалов. В результате этого, как правило, параллельно со снижением эффективности производства на складах возникает избыток (дефицит) материалов, поступивших раньше или позже намеченного срока.

Кроме оптимизации производственного и сырьевого потоков на базе логистики, необходимо обеспечить формирование и ведение базы данных (на основе технологии создания реляционной информативной среды).

Такая база позволит получить системное представление о работе предприятия, создаст условия для оперативного анализа производственных показателей, которые без электронного документооборота вряд ли вообще могли быть обнаружены (например, ежедневные изменения доходов по каждому технологическому потоку). Агент-серверная архитектура обеспечит координацию взаимодействия всех подразделений.

Модуль автоматизированной обработки документов – это сердцевина интегрированной информационной системы. Он в большой степени определяет эффективность всей интегрированной информационной среды, поскольку максимально задействован на повседневные бизнес-операции и логистику.

В России сегодня активно распространяется внедрение ERP-систем для управления бухгалтерией, финансами, материально-технической и технологической базой.

Концепция синтеза систем информационно-компьютерной поддержки при решении задач логисти-

ческой оптимизации материальных потоков производственных подразделений предприятия (особенно в процессах автоматизации внутрифирменного планирования и управления запасами и закупками материального ресурса, а также производства и поставок готовой продукции потребителям) подразумевает использование широко распространенных информационно-программных модулей MRP I, MRP II, DRP, OPT, QR, CR и т.п. Например, главная задача программного модуля MRP I – экономить предложение уменьшением текущих запасов, следовательно, разгрузкой складов.

В интегрированных логистических системах материальный поток объединяет весь жизненный цикл изделия: от идеи к конструкции, затем к производству, распределению, продаже, послепродажному сервису и вновь к повторению цикла в соответствии с меняющимися запросами потребителей.

Закрепление организационно-экономически устойчивой позиции фирмы на рынке обеспечивается персоналом производственного менеджмента в ходе межфункциональной и межорганизационной координации на основе идентификации всех затрат в логистической системе.

Список литературы

1. www.dissers.ru/books/1/78-1.php
2. bibliofond.ru/view.aspx?id=489330

К ВОПРОСУ ОБ ИНТЕНСИВНОСТИ РОСТА ГРУЗОБОРОТА В РОССИИ

Лисовая Ю., Мещерякова Ю.С.

Московский государственный машиностроительный университет, Москва, Россия, y1800@yandex.ru

На снижение года внешнеторгового оборота России в 2014 году повлияли следующие факторы:

1. Нерешенная проблематика политических и экономических отношений с Украиной
2. Низкая инвестиционная привлекательность (по рейтингам 2014 года)
3. Падение курса рубля
4. Снижение цен на нефть.
5. Замедление роста экономики страны.
6. Санкции против России.

В этой ситуации структура экспортируемой и импортируемой продукции и объемы их перевозок могут рассчитывать лишь на медленный рост. Периодические снижения показателей грузооборота формировались под сильным давлением внешнеэкономических факторов, а также внутренними проблемами. Например, на железную дорогу приходится почти половина всего грузооборота страны, поэтому технико-экономические трудности функционирования РЖД вынуждают участников внешнеэкономической деятельности использовать другие способы транспортировки товаров. В результате сокращения выделенного для РЖД бюджета в 2014 году на 16 млрд. рублей вынужденной мерой было резкое снижение эксплуатационных расходов на 84 млрд. рублей, что не могло положительно повлиять на качество предоставляемых услуг, безопасность перевозок и привело к увеличению тарифов. В результате в 2014 г. можно было заметить так называемое «перетекание» грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт.

Высокая степень коррумпированности и криминализации транспортно-логистического рынка России не позволяет использовать выгодные логистически эффективные схемы, реализовывать оптимальные таможенные схемы, преодолевать хаос портовых процедур, получать подвижной состав МПС вне квот и очередей и т.п. На заседании коллегии Минтранса РФ,