

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,

доля транспортных затрат на единицу ВВП в США оказывается ниже в 3,6 раза, а в Германии – в 10 раз.

Министерством транспорта РФ разработана Транспортная стратегия развития, реализация которой предполагает инвестиции до \$ 20 млрд. ежегодно. Вдвое должен увеличиться объем экспедиторских услуг, предоставляемых российскими компаниями. Доля нашей страны на мировом рынке морских перевозок должна достичь 50 процентов.

По данным Росстата, в 2012 г. объем перевозок грузов организациями всех видов экономической деятельности (без трубопроводного и железнодорожного транспорта необщего пользования) составил 7261,2 млн т (102,8% к уровню 2011 г.), а грузооборот – 2600,8 млрд т-км (104,3%).

Объем коммерческих перевозок грузов, выполняемых всеми видами транспорта (без трубопроводного и железнодорожного транспорта необщего пользования), в 2012 г. составил 3125,2 млн т (102,2% к уровню 2011 г.), а коммерческий грузооборот – 2480,5 млрд т-км (104,3%).

Отгрузки на Октябрьской железной дороге (ОЖД) в 2014 г. снизились на 3,6% по сравнению с 2013 г. до 99,8 млн т. Отгрузка нефтеналивных грузов сократилась на 9,2% до 14,7 млн т, строительных – на 2% до 27,5 млн т, химикатов – на 14,2%, железной руды – на 4,7% до 23 млн т. Погрузка промышленного сырья выросла на 66,6% до 2,4 млн т, лесных грузов – на 9,5% до 4,8 млн т, грузов в контейнерах – на 10,9% до 3,8 млн т. Погрузка в сети РЖД в 2014 г. снизилась на 0,8% по сравнению с 2013 г. до 1,2 млрд т.

Высокая динамика жилищного строительства, а также реализация масштабных инфраструктурных проектов с бюджетным финансированием (проекты Олимпиады-2014 в Сочи и подготовка к чемпионату мира по футболу в 2018 г.) позволили строительной индустрии стать локомотивом российского спроса на грузоперевозки. Небольшое увеличение производства в сегменте топливно-энергетических ресурсов за счет роста добычи газа и нефти не смогло положительно повлиять на интенсивность грузопотоков. К тому же ожидаемый снивелированный санкциями эффект от снятия таможенных барьеров в связи со вступлением России в ВТО усугубился снижением темпов роста платежеспособного спроса внутри страны. Очевидно, что оценки экономистов в 2013 году относительно динамики роста ВВП и промышленности России за весь 2014 г., в январе 2015 представляются необоснованно оптимистичными.

Анализ конкретной прогнозной динамики грузооборота и тарифов позволяет сказать, что в 2015г. темп роста рынка транспортных услуг в текущих ценах снизится и станет ниже уровня инфляции.

Список литературы

1. <http://провэд.рф/analysis/15682-gpuzoobopot-possii-stputkupa-po-vidam-tpanspopta-i-osnovnye-tendentsii-p>
2. <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/822351/neft-podvela-zheleznodorozhnikov>
3. marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/chapter_2_1.shtml
4. srostt.ru/news/2013/12/09/dinamika-i-struktura-rynka-gruzo-perevozok
5. www.umniylogist.ru/news/news_logistics/20131016114...1209121059-5499.html

К ВОПРОСУ О ПРОЕКТИРОВАНИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Махова Е.И., Богданов В.А.

Московский государственный машиностроительный университет, ket185@mail.ru

При разработке методов управления стратегическими показателями в условиях разработки антикри-

зисных программ, менеджмент производственных предприятий в значительной мере опирается на механизмы совершенствования логистической инфраструктуры.

В условиях кризиса грамотно выстроенная логистика дает возможность своевременно реагировать на изменения рынка. Именно поэтому внутренняя логистика промышленных предприятий – это интегрированное управление логистическими процессами для поддержки производственных операций. Задачами внешней логистики являются рациональные снабжение и сбыт продукции предприятия.

В ряду основных факторов, влияющих на проектирование организационной структуры службы логистики и связанных с принятием высшим менеджментом предприятия ЛС решений, занимают функциональные области логистики в организации, применяемые логистические технологии, квалификация, способности и навыки персонала, информационная поддержка логистики.

На процесс формирования организационной структуры службы логистики влияет прежде всего выбранная компанией специализация, департаментализация, размер подразделений и делегирование полномочий на предприятии.

Наиболее распространенными организационными структурами управления логистикой являются линейно-функциональные и дивизиональные структуры.

Следует отметить, что проекты логистической инфраструктуры промышленных предприятий имеют такие подразделения, как транспортный отдел (подразделение), складской комплекс (складское хозяйство), подразделение управления запасами, подразделение управления заказами, аналитический отдел, группу управления качеством и поддержкой стандартов логистического сервиса, подразделение тары и упаковки, подразделение информационно-аналитического обеспечения логистики.

Можно определить перечень компетенций менеджера в сфере промышленной логистики:

- 1) Способность и готовность к установлению перспективных целей и задач логистического менеджмента на предприятии;
- 2) Способность к управлению материальными и связанными с ними информационными и финансовыми потоками;
- 3) Способность к согласованию интересов поставщиков, торговых, транспортных и других посредников, функционирующих в логистической системе предприятия;
- 4) Способность к определению необходимых финансовых ресурсов и бюджета логистического плана
- 5) Готовность к разработке направлений по оптимизации времени реализации логистического цикла и общих логистических издержек промышленного предприятия.

Наиболее сильные стратегии промышленных холдингов внедряют матричные, программно- и процессно-ориентированные организационные структуры и команды функционально-ориентированного персонала, которые занимаются реализацией конкретного инвестиционного проекта или инновационного процесса.

Крупное промышленное предприятие, разрабатывая стратегию эффективного управления материально-техническим обеспечением (МТО) производства, несомненно, работает и над проблематикой инфраструктуры и логистики.

В заключение можно отметить следующее.