

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-stpuktupapo-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-gruzozperezovok
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.

Перевод акцента с повышения прибыли на повышение эффективности является приоритетом при создании логистической инфраструктуры промышленных комплексов.

Реализация таких проектов позволит существенно улучшить показатели инвестиционных проектов и мероприятий, направленных на повышение стоимости предприятия.

Список литературы

1. www.xn----6kctad1bb2cb1ctm4a7dwdxe.x

ФЛАГМАНСКИЕ РЕШЕНИЯ ERP СИСТЕМ В ЛОГИСТИКЕ

Минаева Г.В., Березецкая Н.В.

*Московский Государственный Машиностроительный
Университет им. Черномырдина, Москва, Россия,
minaevagv@medlog.pro*

Внедрение систем управления внешними и внутренними ресурсами, так называемых ERP-систем, позволяет автоматизировать бизнес-процессы логистических предприятий. Это английская аббревиатура расшифровывается как «Enterprise Resource Planning», что означает «планирование и управление ресурсами предприятия».

По своей сути ERP система представляет собой комплекс интегрированных приложений обеспечивающих автоматизацию планирования, учета, анализа и управления операциями и бизнес-процессами в масштабе отдельного предприятия. При построении ERP системы применяется модульный принцип. Это означает, что в её состав входят отдельные функциональные модули, отвечающие за конкретные направления. В локальной версии SAP ERP особое внимание уделено функциональным блокам по финансам, логистике и управлению персоналом. Широкая функциональность и гибкость решения делает его применимым практически в любых проектах компаний, направленных на создание единой сбалансированной структуры бизнес-процессов.

Обеспечивается стандартизация и унификация всех процессов управления производством. Суть действия этих программных решений заключается в эффективном управлении потоками ресурсов на предприятии за счет введения необходимой информации на соответствующих рабочих местах.

Благодаря ERP системе появляется возможность оптимизации всех производственных бизнес-процессов и существенного сокращения оперативных расходов. В частности, программные решения позволяют регулировать количество готовой продукции, не допуская появления её излишков или дефицита.

В системе класса ERP присутствует определенная иерархия планов. План продаж и спроса состоит из набора заказов на продажу. ERP-решение выстраивает прогнозы на основании исторических данных и сезонных трендов. В основной группе операционных модулей ERP-выделяются, во-первых, логистические – они отвечают за снабжение, управление цепочками поставок, транспортировкой, взаимоотношениями с поставщиками, запасами, складами и инвентаризацией. Среди основных преимуществ ERP-решения – установка в максимально сжатые сроки и быстрая интеграция с существующими информационными системами предприятия, осуществляемая без перестройки текущего бизнеса.

Платформа совместима с Windows, Linux, UNIX, а также большинством серийных баз данных. Она поддерживает такие системы автоматизации бизнеса, как 1С: Предприятие 8, CARLO, AVARDA, OPTIMA-WorkFlow и другие.

Максимальные результаты внедрения ERP-системы появляются приблизительно через 2-3 года. Сроки окупаемости в большей степени зависят от величины годовой прибыли предприятия. Чем она выше, тем больше и финансовый эквивалент экономического эффекта от использования данного программного решения, и тем быстрее оно окупается.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ КОНСОЛИДАЦИИ НА РЫНКЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Назарук А., Комкова А.В.

*Московский государственный машиностроительный
университет, nastyshka_a_a@mail.ru*

Анализ ключевых тенденций в сфере стратегического регулирования процессов современной логистики показывает, что качественная продуктивность бизнеса зависит от возможности оптимизации логистических затрат, использования опыта международных компаний в области формирования инфраструктуры товарооборота, от своевременного применения современных технологий.

Формируя и реализуя интегративную политику, российские международные логистические альянсы воздействуют как на производство, так и на потребление логистических услуг.

Объединение средних и малых экспедиторских, логистических компаний России, формирование бизнес-платформ, позволяющих участникам альянсов получать услуги по себестоимости, участвовать в ценообразовании и регулировании цен, иметь системы клиринга взаимных обязательств между членами альянсов в России и других странах, двусторонние гарантии оплаты с помощью единых центров расчетов, страховать предпринимательские и финансовые риски кооперации в международных страховых группах.

В условиях консолидации рынка логистических услуг отмечаются интегрированный рост крупных российских 3PL-операторов, объединение международных 3PL-компаний с транспортными компаниями РФ, активная кооперация в малом и среднем бизнесе.

Достаточно ясно, что для создания единых стандартов сервиса, консолидации различных грузопотоков, выстраивания логистических цепочек поставок, роста прибыли и сокращения издержек для каждого участника альянса необходимо выстраивать бизнес-платформы. Эта стратегия позволит максимально эффективно использовать потенциал экспедиторов, таможенных брокеров, транспортных компаний, складских операторов альянса конкурировать с глобальными мульти-национальными интеграторами.

Важнейшими «точками блокировки» развития консолидации на рынке логистических услуг на евроазиатском пространстве России являются барьеры, связанные с неразвитой транспортной инфраструктурой и недостатком высококвалифицированного персонала в логистических компаниях.

Список литературы

1. <http://logist.ru/events/sovremennaya-logistika-2014-sleduya-mezhdunarodnomu-opytu>
2. <http://www.transportrussia.ru/logistika/transportnyy-resurs.html>

ОТ ОСОЗНАНИЯ НЕОБХОДИМОСТИ ЛОГИСТИКИ К ВНЕДРЕНИЮ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

Страхолис В., Мещерякова Ю.С.

*Московский государственный машиностроительный
университет, vita0483@mail.ru*

Стремление к инновационно-ориентированным управленческим решениям в отраслевых производственных комплексах РФ сконцентрировано на раз-