

11. Окландер, М.О. Промислова логістика: навч. посібник / М.О. Окландер, О.П. Хромов. – К.: ЦНЛ, 2004. – 222 с.
12. Організація та проектування логістичних систем: підручник / за ред. проф. М.П. Денисенко, П.Л. Левковця, Л.І. Михайлової. – К.: ЦУЛ, 2010. – 336 с.
13. Посилкіна, О.В. Логістичний менеджмент фармацевтичного виробництва: монографія / О.В. Посилкіна, Р.В. Сагайдак-Нікітюк, В.Г. Загорій [і ін.]; за заг. ред. проф. О.В. Посилкіної. – Х.: НФаУ, 2011. – 772 с.
14. Черновалов, А.В. Логистика: современный практический опыт / А.В. Черновалов. – Минск: Изд-во Гревцова, 2008. – 296 с.

ИНФОРМАЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ LEAN-ТЕХНОЛОГИИ НА ПРОМЫШЛЕННОМ ПРЕДПРИЯТИИ

*К.В. Туманов, преподаватель, А.Г. Бутрин, д. э. н., профессор, ФГБОУ ВПО
«ЮУрГУ» (НИУ), г. Челябинск, Российская Федерация*

Хозяйствующие субъекты в сфере материального производства и обращения в настоящее время ставят и решают задачи по поиску наиболее эффективных технологий управления, включающих генерирующий «интегральный оптимум предпринимательского решения». Достижение поставленных целей с точки зрения авторов данной работы требует построение научно обоснованных методик организованных на изучении, критическом анализе и актуализации в отечественной практике зарубежных идеологических подходов, форм и практического инструментария. Таким образом, объективно необходимо развитие логистических подходов в системе информационного обслуживания потоковых процессов в управлении активами предприятия. Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- изучить и дополнить систему понятийного аппарата логистики термином «интегральный оптимум предпринимательского решения»;
- рассмотреть базовые подходы концепции LEAN-технологии в деятельности промышленных предприятий;
- определить роль и значение информационных ресурсов в поточных процессах промышленных предприятий;
- выделить перспективы применения инструментов информационной составляющей LEAN-технологии в логистике промышленных предприятий.

Анализ научной литературы показывает, что в современной науке существуют различные подходы к проблеме управления экономическими потоковыми системами, где предложены различные классификационные признаки [4, 6, 7, 8, 9, 10]. Существующие критерии и показатели логистического управления потоковыми процессами промышленного предприятия, а также оценка эффективности логистического управления, построенная на методологии взаимодействующих потоковых процессов, позволили сформулировать общие и частные требования по их оптимизации. Вместе с тем, наличие на предприятиях нематериальных активов в со-

вокупности с реализацией требования по непрерывному повышению коммерческого результата предъявляет, по мнению авторов, требования по обеспечению их оценки и создания объективно измеримых параметров оптимизации. Следуя логике исследования, для разрешения данного вопроса можно признать оправданным введение в систему понятийного аппарата логистики термина «интегральный оптимум предпринимательского решения».

В качестве содержательной составляющей данной экономической дефиниции предлагается рассматривать управленческое решение по оптимизации совокупности параметров потоковых процессов «первого» и «второго уровней», а также достижение оптимального экономического соотношения данных уровней потоковых процессов на различных этапах деятельности предприятия. Построение общей модели, включающей детальное описание предмета и объекта оптимизации, параметры и ограничения, совокупность связей, не является предметом рассмотрения данной работы и будет разрабатываться в дальнейших исследованиях по вопросам повышения эффективности управления логистическими системами на промышленных предприятиях.

Обобщив и дополнив понятийный аппарат логистики термином «интегральный оптимум предпринимательского решения», авторы работы считают необходимым обратиться к изучению и анализу зарубежного опыта концепции LEAN-технологии в деятельности промышленных предприятий. В рамках рассмотрения второго вопроса данной работы следует уделить внимание вектору развития LEAN-технологии, сфокусировав направление изучения на узловых фрагментах перспектив внедрения данного метода управления в логистической системе промышленных предприятий. Принципиальные положения концепции LEAN-технологии получили свое признание в западной практике менеджмента с конца 1980 г.

Суть LEAN-технологии на первом этапе заключалась в творческом соединении следующих основных компонентов: высокого качества, мелких размеров производственных партий, низкого уровня запасов, высококвалифицированного персонала, гибкого оборудования [1, 3]. Основываясь на принципах «здорового подхода» KAIZEN, в практику был запущен механизм процесса изменения парадигм бизнеса, для которого характерен непрерывный процесс улучшений, преследующий исключение по всем видам потерь: перепроизводство, избыточные запасы, лишние этапы обработки, ненужные транспортировки, неэффективное движение персонала, переделки и брак. С точки зрения логистического процесса, основополагающие элементы управления по выделенным видам потерь должны стать: сокращение подготовительно-заключительного времени, уменьшение размеров партий продукции, сокращение основного производственного времени, контроль качества всех процессов, сокращение логистических издержек производства, партнерство с надежными поставщиками, эластичные поточные процессы и «тянущая» информационная система [2].

Обобщая полученную информацию, LEAN-технология следует охарактеризовать как единый методологический инструмент по оптимизации потерь на всех уровнях производственной цепочки. По своему содержанию LEAN-технология реализует безоговорочное требование о наличии в любом процессе приращения добавленной ценности с точки зрения потребителя и исключаящей (оптимизирующей) потери, которые обусловлены действиями, не создающими данную ценность.

Одним из самых важных инструментов построения организации работы в соответствии с рассмотренными ранее принципами является изготовление карты потока создания ценности. Первый этап включает эмпирическую базу текущего состояния и ее анализ, второй этап отражает прогностическую картину улучшений на основе плана действий по устранению потерь и ключевых результатов мероприятий улучшения. В общем виде работа с данными картами заключена в оценке эффективности потока, оцениваемого величиной добавленной ценности продукту (услуге) с точки зрения клиента. Таким образом, применение LEAN-технологии преследует цель создания потока ценности, т.е. коммерческого результата, а, следовательно, отвечает современным требованиям.

В ходе решения третьей задачи авторы данной работы отмечают наличие нового качества информационных потоковых процессов в деятельности промышленных предприятий. Основной тенденцией развития информационных технологий становится интеграция информационной сущности в логистические процессы управления. Для осуществления полноценной производственной деятельности промышленные предприятия оперируют с общепризнанными типами ресурсов: материальными, техническими, человеческими, финансовыми и информационными. Информационный ресурс относительно логистики представляет собой экономическую величину, отражающую набор первичных сведений об экономической составляющей объекта исследования, инструментов восприятия, оценки и переработки данных, информационных стандартов, заключенную в единый информационный процесс. Следовательно, определяя роль и значение информационных ресурсов в поточных процессах промышленных предприятий, их необходимо рассматривать как часть оборотного капитала в процессе приложения к нему различных логистических операций и отнесенного к определенному интервалу времени [5]. Интерпретация данного подхода ко всем видам активов предприятия позволяет дополнить взгляд на логистические информационные системы с позиции содержательного аспекта на информационный поток и представления о нем как части интегрального стоимостного потока.

Основываясь на результатах изучения первых трех вопросов, поставленных в рамках данного исследования, а также для достижения практического решения четвертой задачи предлагается рассмотреть перспективы применения инструментов информационной составляющей LEAN-технологии в логистике промышленных предприятий.

Основа для информационной составляющей практической реализации LEAN-технологии изложена в ряде работ зарубежных исследователей [2, 11], где

обычные ожидания от предприятия преобразованы с учетом представления коммерческого результата как реакции потребителя на рост потребительской полезности товаров и услуг. Воздействуя на такие составляющие бизнеса, как: стоимость, качество, поставка, технология, персонал, безопасность, окружающая среда, LEAN преследует цель роста конкурентоспособности продукции и лояльности потребителей. В основе разработки и внедрения подхода лежит экономико-математическое моделирование логистических потоковых процессов деятельности, направленных на рост эффективности, основанных на сборе данных, классификации, поиске устойчивых закономерностей, прогнозе расчетов, и выбор вариантов на основе применения аппарата адаптивных моделей.

К числу перспективных подходов по оценке и оптимизации параметров потоковых процессов «первого» и «второго уровней» логистической системы, по мнению авторов работы, следует отнести предложенный к разработке экономический показатель «интегральный оптимум предпринимательского решения». Выдвинутые положения данной работы являются базовыми детерминантами для дальнейшего изучения перспектив логистического управления промышленными предприятиями на основе внедрения LEAN-технологии по изучению и оценке активов промышленных предприятий, направленных на повышение эффективности работы промышленных предприятий.

Литература

1. Джеймс П. Вумек. Бережливое производство. Как избавиться от потерь и добиться процветания вашей компании / Джеймс П. Вумек, Дэниел Т. Джонс. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 473 с.
2. Масааки, Имаи. Гемба кайдзен. Путь к снижению затрат и повышению качества / Имаи Масааки. – М.: Альпина Паблишерз, 2005. – 178 с.
3. Как работают японские предприятия: пер. с англ. – М.: Экономика, 1989. – 262 с.
4. Бутрин, А.Г. Проектирование и оптимизация бизнес-процессов интегрированных субъектов: монография / А.Г. Бутрин. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2011. – 313 с.
5. Каточков, В.М. \ Оптимизация взаимодействия логистических потоков на основе информатизации коммерческой деятельности промышленных предприятий: дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05 Екатеринбург, 2006 355 с. РГБ ОД, 71:07-8/200.
6. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Д. Логистика: интегрированная цепь поставок: пер. с англ. / Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Д. – 2-е изд. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. – 640 с.
7. Миротин, Л.Б. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры: учеб. пособие / Л.Б. Миротин, Ы.Э. Ташбаев. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 252 с.
8. Семенов А.И. Логистика. Основы теории / А.И. Семенов, В.И. Сергеев. – СПб.: Изд-во «Союз», 2001. – 544 с.
9. Фатхутдинов, Р.А. Организация производства / Р.А. Фатхутдинов. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 255 с.
10. Уотерс, Д., Логистика. Управление цепью поставок: пер. с англ. / Д. Уотерс. – М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2003. – 503 с.
11. Элияху М. Голдрат. Цель. Процесс непрерывного совершенствования / Элияху М. Голдрат, Джефф Кокс. – Минск: Попурри, 2009. – 496 с.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КЛАСТЕРЫ – ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*Р.В. Федренко, к. э. н., доцент, Е.Н. Чекунина, Самарский государственный
экономический университет, Российская Федерация*

Кластерный подход позволяет преодолеть недостатки отраслевого подхода, обеспечивает конкурентоспособность региона в контексте глобализации экономики, реализуя конкурентные преимущества этого региона. Кластер как устойчивое партнерство взаимосвязанных организаций может иметь потенциал, который превышает сумму потенциалов отдельных составляющих (партнеров). Можно говорить об определенном синергетическом эффекте, так как компании выигрывают, имея возможность обмениваться положительным опытом и снижать затраты, совместно используя одни и те же услуги и поставщиков [1, с. 101].

Цель любой кооперации и интеграции экономических субъектов – снижение стоимости получаемого продукта, что является важным в условиях современной конкуренции как между регионами, так и между государствами. Немалую долю стоимости продукции формируют процессы, связанные с перемещением материального потока между звеньями логистической цепи, т.е. с транспортировкой и сопутствующими операциями. А для России отрасль транспорта является одной из базовых ввиду сложившихся условий: во-первых, Россия – протяженная по площади страна, и, исходя из политических целей и обеспечения национальной целостности и безопасности государства, нам необходима эффективная развитая транспортная инфраструктура, связывающая активный европейский центр и слаборазвитые районы Сибири и Дальнего Востока; во-вторых, выгодное географическое положение России позволяет ей стать равноправным партнером во внешнеэкономических отношениях, участвуя в организации международных транспортных коридоров (Евроазиатские коридоры, Северный морской путь, панъевропейские коридоры и т.д.), что усилит авторитет страны и пополнит бюджет.

Если рассматривать структуру роста экономики России в 2011 году, то существенный вклад внесла отрасль транспорта и связи, рост которой составил 7%. В 2011 году доля ВВП этой отрасли в денежном выражении составила 4117млрд рублей, это 7,6% от ВВП страны.

Однако транспортная система России не может обеспечить эффективную интеграцию в европейскую и мировую транспортные системы ввиду своей слабостью развитости как в техническом плане, так и в организационном.

Создание транспортно-логистических кластеров, как и любых других, предусматривает наличие инициативы от муниципальных и государственных органов власти, которая может поспособствовать развитию не отдельных пред-