

03, март 2016

УДК 658.5

Необходимость создания интегрированных логистических систем на предприятиях оборонно-промышленного комплекса

***Петрова О.В.**, магистр*

*Россия, 105005, г. Москва, МГТУ им. Н.Э. Баумана,
кафедра «Промышленная логистика»*

*Научный руководитель: Омельченко И.Н., д.т.н, д.э.н., профессор,
декан факультета «Инженерный бизнес и менеджмент»*

Россия, 105005, г. Москва, МГТУ им. Н.Э. Баумана

Logistic@bmstu.ru

В настоящее время в связи с политической обстановкой стал актуальным термин «импортозамещение» [1,3]. Об этом в серьёз говорит Президент Российской Федерации и Правительство.

31 марта 2015 года Минпромторг РФ издал приказ «Об утверждении плана мероприятий по импортозамещению в отрасли гражданского авиастроения Российской Федерации»[2]. В связи с тем, что определённая часть комплектующих и агрегатов для Гражданской авиации (обусловленная разделением труда) создавалась на территории Украины, а так же приобреталась за рубежом (в странах Евросоюза) в современной политической ситуации под воздействием внешних санкций - стало более актуальным «импортозамещение». А именно, производство всех необходимых агрегатов и комплектующих на территории Таможенного союза и РФ в частности.

При этом агрегатостроение является важной составной частью, но Правительство интересуется импортозамещением на уровне летательных аппаратов.

О необходимости ориентироваться на создание собственных двигателей, так же заявила Объединённая двигателестроительная корпорация (ОДК) и входящее в неё Научно-производственное объединение (НПО) «Сатурн» [3].

«В сфере авиации критической позицией с точки зрения сотрудничества с Украиной является программа Ан-124 с двигателем Д-18Т. Его строительство на территории России никогда не осуществлялось, а велось на Украине компанией «Мотор Сич», которая также выполняла все капитальные работы. В новых условиях надо

ориентироваться на возможность создания двигателя для тяжелого транспортного самолета», - заявил генеральный директор ОДК Владислав Масалов на открывшемся в Москве Международном двигателестроительном форуме [3].

В связи с выше приведёнными изменениями в сотрудничестве между странами, можно сделать вывод о том, для успешного импортозамещения, а фактически для развития собственной производственной базы, является необходимым создание и внедрение интегрированных логистических систем на предприятия оборонно-промышленного комплекса.

Для того, чтобы более детально разобраться в данной теме - рассмотрим понятие «интегрированные логистические системы».

Логистической системой называется экономическая система, которая обладает высокими адаптивными свойствами в процессе выполнения комплекса логистических функций и операций, а так же состоит из нескольких подсистем, взаимосвязанных между собой и внешней средой. К объектам логистических систем относятся промышленные, торговые или транспортные предприятия [4].

Главная цель создания логистической системы - это минимизация издержек и сохранение их на заданном уровне при доставке продукции (информации или услуг) в нужное место, в назначенном количестве, ассортименте и максимально подготовленными к потреблению. Таким образом, можно сделать вывод о том, что целостная совокупность разнообразных элементов, объединённых в подсистемы и субсистемы, которые находятся в тесной взаимосвязи между собой, представляет логистическую систему.

Современные тенденции развития экономики Российской Федерации, решения Президента и Совета Безопасности РФ по реформе Вооруженных Сил и авиационной деятельности РФ показывают особую актуальность данной темы[1]. Таким образом приобретает актуальность применение новейших логистических технологий в управлении промышленными предприятиями и координации их деятельности со стороны Министерства промышленности, науки и технологий и Министерства транспорта.

После Второй мировой войны логистика стала приоритетным направлением в управлении не только военно-промышленным комплексом США, Японии, стран Западной Европы, входящих в НАТО, но и предприятий гражданского сектора экономики. Одно из направлений по реформированию ВПК состоит в том, что необходимо создать механизм, который сможет гибко и эффективно обеспечивать взаимодействие элементов цепочки: «производство продукции - поставка запчастей - эксплуатация - техническое

обслуживание и ремонт - утилизация»[4,5]. При этом должны быть решены следующие основные задачи:

- 1) Проведение учёта выпускаемой продукции.
- 2) Определение реальных возможностей предприятий, в том числе, их ресурсной составляющей, на основе создания и поддержания электронной базы данных.
- 3) Создание системы мониторинга за изменением состояния предприятий и выпускаемой ими продукции, включая подсистему раннего предупреждения кризисных явлений.
- 4) Создание и поэтапное внедрение систем качества.
- 5) Внедрение с последующей сертификацией систем управления заказами, поставками и сервисным обслуживанием продукции и запчастей, прежде всего идущими на экспорт по государственным контрактам.

Государственной поддержки требует создание условий по объединению промышленных предприятий и предприятий инфраструктуры в интегрированные логистические цепочки, способные быстро, своевременно и с минимальными затратами осуществлять поставки. Для эффективного построения логистических цепочек и достижения указанных целей необходимы: описание, учёт и оценка выполняемых функций предприятий - участников.

Наиболее актуальная проблема - максимальное использование высокодоходной сферы деятельности по поставке запчастей, включая их транспортировку и сервисное обслуживание, которые будут приносить устойчивые валютные поступления. По нашему мнению, особый приоритет будет принадлежать предприятиям авиационной промышленности, как одной из системообразующих отраслей техники. Предприятия машиностроения функционируют на базе консолидирующих технологий, охватывая широкую сеть поставщиков. Поэтому при наличии реальной конкурентной среды, больших финансовых потоков и высоко стандартизированной продукции вероятность применения логистических механизмов управления будет высокой.

Изменение ситуации на рынке материально-технического обеспечения Вооружённых сил и экспорта запчастей, предприятий промышленности и Гражданской авиации требуют введения новой стратегии, которая будет связана с применением новых информационных технологий. Таким образом повышение конкурентоспособности российских предприятий можно развивать по трём направлениям:

- 1) Ускорение рыночной реакции, на базе логистических информационных систем, которые обеспечат своевременность поставок продукции, снижение затрат и сроков поставок; создание гибких и надежных технологий управления перевозками.
- 2) Получение новых конкурентных преимуществ, а именно более эффективных послепродажных сервисов, а так же контроль прохождения документации.
- 3) Системная реструктуризация предприятий авиационной промышленности и авиакомпаний на основе внедрения CALS- технологий[6,7] и систем качества.

Построение интегрированных логистических цепочек[7], объединенных в сеть, охватывает процессы от проектирования изделий, закупок сырья и комплектующих, до поставок запчастей и агрегатов. Ведущей формой организации становится сетевая распределённая структура, ориентированная на логистические технологии. Экономическая основа - это снижение общих издержек и необходимость концентрации на предприятиях только профильных технологий и ресурсов. Приоритет отдается информационным технологиям, обеспечивающим гибкие формы организации производства и доставки продукции «точно в срок».

В случае с авиализингом логистический информационный центр будет являться инструментом управления системой поставки авиационной техники и запчастей к ней, что позволит обеспечивать мониторинг за эксплуатацией воздушных судов в авиакомпаниях.

Анализ и оценка эксплуатационных ресурсов позволит решать задачи по снижению затрат, а так же позволит создать современную технологическую базу по поддержанию лётной годности воздушных судов и повышению безопасности полетов.

В настоящее время в России предпринимаются определенные шаги по внедрению CALS-технологий [6,7], которые рассматриваются как инструмент организации и информационной поддержки всех участников создания, производства и использования на всех стадиях жизненного цикла продукции, а так же сокращения издержек в процессах производства и эксплуатации, повышения уровня сервиса. Эффективное применение этого инструментария возможно на базе интегрированной логистической поддержки (ИЛП), которая является основой концепции CALS-технологий. Интегрированный процесс поставок обеспечивает:

- 1) Выбор комплектующих.

- 2) Кодирование изделий и запчастей.
- 3) Планирование закупок (поставок).
- 4) Оперативный контроль за выполнением заказов.

Система ИЛП обеспечивает предприятия оперативной и аналитической информацией в электронной среде, что делает межотраслевое взаимодействие участников авиационного рынка более эффективным и надежным.

Головные предприятия авиапромышленности, связанные с производством и лизингом авиационной техники в Гражданской Авиации, призваны осуществлять постконтрактное её обслуживание, включая поставку запчастей и оказание сервиса. Основу построения системы гибких поставок составляет логистический подход, который позволяет решать весь комплекс работ и сервисных услуг, связанных с производством, транспортировкой и продажей запчастей. Основными вопросами построения логистической системы поставок являются:

- 1) Определение структуры и состава процедур в системе поставок.
- 2) Выбор организационной формы и информационной технологии функционирования сети поставщиков и их взаимодействия с головным координационным центром.
- 3) Разработка механизма отбора и оценки функционирования поставщиков с учётом уровня организации производства, качества и стоимости поставок, наличия систем качества и современной инфраструктуры товародвижения.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что интегрированные логистические системы являются необходимым и эффективным инструментом для организации логистических процессов в сфере производства высокотехнологичной авиационной техники в Российской Федерации. Принимая во внимание большой объём производственных связей при производстве авиационной техники, требуется серьёзная система организации обмена информацией между контрагентами (предприятиями и поставщиками), которые будут осуществлять полный цикл создания и сборки авиационной техники. Именно таким несомненно полезным инструментом может стать интегрированная логистическая система.

Список литературы

- [1]. Гарант «Информационно-правовой портал». Режим доступа: <http://www.garant.ru/article/630000/> (дата обращения 22.09.2015).
- [2]. Гарант «Информационно-правовой портал». Режим доступа: <http://base.garant.ru/70937958/> (дата обращения 22.09.2015).
- [3]. Горлов В.В. Импортзамещение в гражданском самолётостроении. Режим доступа: <http://www.aviaport.ru/digest/2015/05/08/338981.html> (дата обращения 22.09.2015).
- [4]. Гаджинский А.М. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика». М.: Дашков и К°, 2013. 420 с.
- [5]. Аникин Б.А., Тяпухин А.П. Коммерческая логистика. М.: Проспект, 2015. 432 с.
- [6]. Канчавелли А.Д., Колобов А.А., Омельченко И.Н. Стратегическое управление организационно-экономической устойчивостью фирмы: Логистико-ориентированное проектирование бизнеса / под ред. А.А. Колобова, И.Н. Омельченко. М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2001. 600 с.
- [7]. Норенков И. П. Автоматизированные информационные системы: учебное пособие для вузов. М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э.Баумана, 2011. 342 с.