

УДК 338

АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА АО «ОКБ МЭЛ»

Максмов Д.С.

студент,

КФ МГТУ им. Н.Э. Баумана (национальный исследовательский университет),

Калуга, Россия

Ерохина Е.В.

д-р экон. наук, профессор,

КФ МГТУ им. Н.Э. Баумана (национальный исследовательский университет),

Калуга, Россия

Аннотация:

В статье проведено исследование применения логистики в деятельности АО «ОКБ МЭЛ». Названы основные проблемы и рассмотрены перспективные направления развития логистических цепей. Сделан вывод о необходимости продолжать развивать логистику на предприятии и в регионе.

Ключевые слова: транспортно-логистический кластер, логистика, развитие, Калужская область, микроэлектроника.

ANALYSIS OF LOGISTICS ACTIVITIES AT JCS «OKB MEL»

Maksimov D.S.

Student,

*KF Bauman Moscow State Technical University (National Research University),
Kaluga, Russia*

Erokhina E.V.

Doctor of Economics, Professor,

*KF Bauman Moscow State Technical University (National Research University),
Kaluga, Russia*

Abstract:

The article studies the application of logistics in the activities of JSC "OKB MEL". The main problems are named and promising directions for the development of logistics chains are considered. It is concluded that it is necessary to continue to develop logistics at the enterprise and region.

Keywords: transport and logistics cluster, logistics, development, Kaluga region, microelectronics.

В новых экономических условиях, после введения санкций с начала 2014 года, а в особенности с 24 февраля 2022 года, против многих российских компаний, проблемы логистики стали еще актуальнее. Стремительная смена ведущих отраслей экономики, переориентация на российских потребителей, процессы, ведущие к увеличению объемов производства – все это способствовало еще большему развитию логистики в России. Логистика уже многие годы играет важную роль в развитии экономических отношений и со временем ее значимость только увеличивается. Теперь логистика дополнилась множеством функций и, помимо привычных операций транспортировки, комплектации и внутреннего перемещения, к логистике относятся: сбор, хранение и обработка данных информационного потока и др.

Рассмотрим современные проблемы логистики. Россия была и остается крупнейшим игроком глобального рынка: так, например, ее внешнеторговый оборот составил 789 млрд долл. в 2021 г. Следует отметить, что это стало историческим (с 2013 г.) максимумом [3]. По оценкам экспертов, очевидно, что попытка изолировать ключевого участника транспортно-логистических процессов международного рынка станет триггером негативных, необратимых и достаточно тяжелых последствий для остальных участников мирового бизнеса. В свою очередь, и нестабильная в условиях наблюдаемой

пандемии коронавируса мировая экономика может столкнуться с новой, не менее простой рецессией.

Не следует забывать и о том, что не существует таких санкций, которые бы нанесли ущерб только одной стороне. Именно поэтому стоит ожидать, что Европа столкнется с очень серьезной экономической угрозой в связи с санкциями против России, поскольку немалый урон они наносят и другим, в первую очередь, западным государствам.

Можно заключить, что новой реальностью для транспортно-логистических систем стала деглобализация. Действительно, рост транспортных издержек на фоне санкций Запада и последствий пандемии коронавируса, для отечественных логистических транспортных систем складываются новые тренды, коренным образом преобразующие не только парадигму развития отрасли, но и использование существующих транспортных коридоров [4].

Следует ожидать изменение не только дислокации, функционала и мощности, но и формата работы логистических объектов России (их особенности заключаются в соответствии с наблюдаемой переориентацией грузовых транзитных потоков, а также корректировки мероприятий по реализации стратегических треков развития отрасли).

Так, триггером перехода логистических транспортных систем к парадигме автономности, импортозамещения и цифровизации становится так называемый «логистический шторм» [2].

В результате для мирового транспортно-логистического рынка стал неожиданным уход крупных игроков, глубоко интегрированных во внутреннюю логистику стран. В частности, для России таким фактом стал уход компании Maersk как ключевого звена российского транзита. Очевидно, что ожидание дополнительных вторичных санкций, репутационные соображения, рост рисков и усложнение банковских расчетов стали определяющими при принятии такого решения. Можно полагать, что Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

подобная логика станет трендом для логистических транспортных систем в ближайшей перспективе.

Торговый оборот России с Соединенными Штатами Америки составляет не менее 30 млрд долл. в год, с европейскими странами — порядка 500 млрд долл. в год [1]. Рынки в условиях пандемии значительно стагнировали, и вступающие в силу новые ограничения приведут к удорожанию как энергоносителей, продуктов питания, так и продукции рынка в целом.

Санкции — это выбор геополитики, но логистические транспортные системы вынуждены на них отвечать. Рассмотрим совокупность рисков и реакцию на них участников транспортно-логистического рынка.

Перечень сложившихся для логистических транспортных систем рисков, влияние которых довольно трудно просчитать:

1. Ужесточение санкционной политики при отсутствии правовой ясности.
2. Нестабильная геополитическая ситуация в мире.
3. Высокая волатильность международной экономической ситуации.
4. Рост глобального долга.
5. Рост страховых премий.
6. Угроза влияния пандемии COVID-19.
7. Недостаток перегрузочных и инфраструктурных мощностей.
8. Рост цен на фрахт при неопределенности в немедленной доступности транспортных единиц [5].

Следствиями указанных рисков являются:

1. Заторы в портах, терминалах, на пунктах пропуска сдерживают восстановление цепочек поставок, определяют условия для «брошенных поездов» и формируют дефицит провозной возможности. В свою очередь, это способствует выработке поставщиками услуг максимально персонализированных решений для российских грузов.

2. Замена разорванных цепей поставок, в первую очередь наземным транспортом, будет продолжительной. А найденные объемы, очевидно, будут очень ограниченными.

3. В настоящее время, с начала военной спецоперации России на Украине, участники транспортно-логистических процессов действуют не в соответствии с санкциями. Это связано с тем, что санкции в отношении перемещаемых грузов не приняты Евросоюзом, и крупные игроки рынка вынуждены действовать «на опережение».

4. Таможенные органы реализуют политику санкций на отправку товаров двойного назначения по направлению к Евросоюзу. Наблюдается ситуация паники, когда европейской таможне становится неважным описание самого груза, только лишь товарная номенклатура, по которой вводятся дополнительные меры таможенного контроля в виде досмотров или запретов на отправку товарной группы. При этом в таких товарных группах зачастую находятся и не подпадающие под санкции.

Результатом влияния на мировые логистические транспортные системы перечисленных рисков может стать срабатывание негативной цепочки причинно-следственных связей.

Цепочка причинно-следственных связей в результате сохранения санкционной политики в отношении России может выглядеть для всех участников транспортно-логистических систем мира так:

- разрыв логистических цепей;
- неравномерная нагрузка на пропускные способности узловых элементов;
- высокие и нестабильные ставки;
- падение выручки;
- остановка внешнеторговых операций;
- падение внутреннего спроса;
- обострение инфраструктурных проблем;

— рост рисков для активов в условиях волатильности и неопределенности рынка.

Рассмотри выгоды для логистической деятельности в регионе:

Выгодное географическое расположение Калужской области, высокая активность региональной экономики обеспечили эффективное развитие транспортно-логистического комплекса. Сегодня не многие российские регионы имеют такие же возможности по оптимизации логистических процессов.

По плотности железных и автомобильных дорог общего пользования область входит в двадцатку передовых регионов страны, прочно занимает место в первой десятке регионов России с наиболее развитой системой телекоммуникаций[6].

Через территорию области проходят ж/д магистрали: Москва-Киев, Донбасс-Санкт-Петербург, Сызрань-Вязьма, Мичуринск-Смоленск. Территорию региона пересекают автомагистрали федерального значения (Москва-Брест, Москва-Киев), по которым осуществляются транзитные международные перевозки.

Калужская кольцевая автомобильная дорога протяженностью 83,7 км и интенсивностью движения 40 тыс. автомобилей/сутки обеспечивает безопасность и качество грузоперевозок, а также дает выход на международные панъевропейские маршруты.

Активно развивается полностью реконструированный международный аэропорт «Калуга». Сегодня он не только осуществляет регулярные рейсы в города России и за рубеж, но и предоставляет различные сервисы для деловой авиации[7].

Рассмотрим деятельность логистической системы на конкретном примере, а именно на примере АО «Опытно-конструкторское бюро микроэлектроники». Динамика основных показателей, характеризующих эффективность логистических систем представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Основные показатели логистической деятельности АО «ОКБ МЭЛ»

Показатель	Год			Абсолютное отклонение		Темп роста, %	
	2019	2020	2021	2020 к 2019	2021 к 2020	2020 к 2019	2021 к 2020
Выручка, тыс.руб.	1 135 672	1 293 864	1 481 133	158 192	187 269	114	115
Общие логистические затраты, тыс.руб.	252 994	197 683	174 835	-55 311	-22 848	78	88
Время выполнения заказов, дни	33	29	27	-4	-2	88	93

Источник: составлена автором

Одним из основных показателей деятельности предприятия является выручка. Исходя из данных таблицы, можно заметить, что на протяжении всего анализируемого периода выручка возрастает. Причем в период с 2020 года по 2021 выручка увеличилась на 187 268 тысяч рублей, а темп роста составил 115%. Это говорит о том, что продукция предприятия востребована, предприятие эффективно функционирует в своей сфере деятельности, продукция предприятия удовлетворяет потребности клиентов предприятия.

Важным показателем, характеризующем эффективность деятельности логистической системы предприятия, является показатель общих логистических затрат. Проанализировав данные, представленные в таблице, можно сделать вывод об эффективности функционирования логистической системы предприятия, так как объём логистических затрат на протяжении всего анализируемого периода уменьшается. В 2021 году логистические затраты снизились на 22 848 тысяч рублей, что составляет 12% по отношению к 2020 году. Это говорит о том, что политика предприятия в сфере логистики выбрана верно.

Время выполнения заказа – это время с момента размещения заказа до его выполнения. Мы можем наблюдать, что заказы на предприятии стали выполняться быстрее, а именно на 6 дней за весь анализируемый период. Это говорит о том, что заказчики стали быстрее получать свои заказы, что может положительно сказываться на объёме заказов и имидже предприятия.

Однако, после событий 24 февраля 2022 года невозможно представить прогноз данных показателей на будущие периоды. Какие проблемы в сфере логистики возникают у предприятия:

1) Дороговизна или даже не возможность поставок материалов из стран, входящих в список недружественных для РФ.

2) Так как большинство оборудования на предприятии заграничного производства, возникают сложности с его обслуживанием.

3) Подорожание транспортных услуг и, как следствие, увеличение общих логистических издержек.

4) Высокая степень износа у объектов транспортной инфраструктуры и не самый высокий уровень цифровизации логистических процессов.

Перспективы логистической деятельности на АО «ОКБ МЭЛ» сейчас могут быть как пессимистическими, так и оптимистическими.

Пессимистический сценарий развития логистики на предприятии:

1) Предприятия не сможет заменить материалы, которые ранее поставлялись из недружественных стран, аналогичными по всем своим параметрам отечественным материалам. В следствии этого предприятию придется тратить огромные ресурсы на материала, что ведет за собой увеличение себестоимости продукции и возможную нерентабельность продукции.

2) Предприятие не сможет обслуживать оборудование. В этом случае предприятию придется либо менять оборудование на отечественное, либо на импортное оборудование из дружественных стран. В любом случае это

огромные капитальные затраты для предприятия. Существует риск остановки производства и неэффективной работы предприятия в целом.

3) Доля транспортных затрат увеличится и, следовательно, увеличится и себестоимость продукции.

Оптимистический сценарий развития сильно зависит от эффективности программы государственной поддержки микроэлектроники. Если поддержка будет оказываться в нужном качестве и в нужном объеме, то последствия санкций можно будет не только нивелировать, но и выйти на новый этап развития.

1) Вследствие поддержки государства на российском рынке возникнут новые поставщики материалов, чья продукция будет удовлетворять предприятие. Скорее всего цена на такие материалы будет значительно ниже, чем цена у ранее закупаемых материалов из зарубежных стран.

2) При стимулировании сферы микроэлектроники начнет появляться оборудование отечественного производства, что положительно скажется на деятельности предприятия.

3) Логистические издержки должны понизиться, так как область будет стимулироваться государством.

Таким образом, Калужская область обладает хорошей базой для развития логистики. На территории области функционирует логистический кластер. Развитая транспортная инфраструктура на территории области выступает в качестве мощного конкурентного превосходства над иными кластерами, а близость к Москве и внушительный объем выпуска на заводах области еще больше увеличивают этот факт. Но следует сказать о невозможности прогнозирования будущего логистики в регионе из-за санкций в отношении РФ. Дальнейшее развитие логистики в регионе напрямую зависит от мер государственной поддержки. Для АО «ОКБ МЭЛ» существуют проблемы, которые требуют оперативных решений. Стоит

отметить, что без государственной поддержки решение этих проблем невозможно.

Библиографический список

1. Баулина О.А. Теоретико-методические основы формирования кластера в регионе: монография – Волгоград: Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет, 2018. – 200 с.
2. Васильев К.А. Понятие кластер и его ключевые элементы // Белгородский экономический вестник. – 2019. – № 3. – С. 48–57.
3. Волынчук А.Б., Крылова И.А. Транспортно-логистический кластер как инструмент развития периферийных территорий // Фундаментальные исследования. – 2018. – № 6. – С. 72–77.
4. Зорькин А.Р. История становления логистики / А.Р. Зорькин // ЭКО. 2019. № 1. С. 84-100.
5. Кабатова Е.В. Логистика: мировая и отечественная практика / Е.В. Кабатова. - М.: ИНФРА-М, 2019. 264 с.
6. Постановление Правительства Калужской области от 29 июня 2009 года № 250 «Стратегия социально-экономического развития Калужской области до 2030 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://admoblkaluga.ru/> (Дата обращения: 05.11.2022).
7. Постановление правительства калужской области № 631 от 22.09.2021 «О прогнозе социально-экономического развития калужской области на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://admoblkaluga.ru/> (Дата обращения: 05.11.2022).

Оригинальность 75%