

УДК 338.45

М. В. Бодрецький,  
аспірант, ПВНЗ "Європейський університет"

## МЕХАНІЗМ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ ФОРМУВАННЯМ ПОЗИКОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ

*У статті запропоновано механізм логістичного управління формуванням позикового потенціалу підприємств машинобудування.*

*In the article the way of logistic managing has been proposed to form a borrowed potential of engineering enterprises.*

*Ключові слова: механізм формування, модель максимізації позикового капіталу, модель оптимізації параметрів оборотного капіталу, оптимальна структура потенціалу.*

*Key words: a forming mechanism, model of maximization of loan capital, model of optimization of parameters of floating capital, is an optimal structure of potential.*

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Розкриттю питань логістики присвячені праці вчених Г. Азаренкова, Є. Крикавського, Р. Ларіна, Л. Миротина, В. Ніколайчука, М. Окландера, А. Радіонова, О. Тридіда, Л. Фролової, Н. Чухрай, Д. Сток, Дж. Хескетт. Проте, загальному теоретичному підґрунтю в аспекті логістичного управління формуванням позикового потенціалу підприємств машинобудування приділено недостатньо уваги.

Мета дослідження полягає у розробці механізму логістичного управління формуванням позикового потенціалу підприємств машинобудування.

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Реалізація виробничих та комерційних можливостей підприємств машинобудування зумовлює необхідність впровадження механізму логістичного управління, який дозволить, з одного боку, реалізувати потоковий принцип в управлінні діяльністю підприємств машинобудування в цілому, а з другого — використати його по відношенню до позикового потенціалу як об'єкта логістичного управління, оскільки він знаходиться на кожному з етапів виробничого циклу, що і є основою для його формування.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Необхідність забезпечення достатньої величини оборотного капіталу підприємств, метою якого є збільшення здатності підприємства до збільшення обсягів інвестування у товарний кредит, продаж з відстрочкою платежу, з одного боку, і залучення позикового капіталу, що дозволить розширити фактори виробництва, з іншого боку, зумовлюють необхідність розробки окремих елементів механізму логістичного управління формуванням позикового потенціалу підприємств машинобудування.

Невід'ємним елементом зазначеного механізму є розробка його окремих елементів по кожному з виділених чинників, що зумовлюють розмір та якість позикового потенціалу підприємств машинобудування, їхнього моніторингу та контролінгу по кожному з визначених заходів та по кожному з етапів механізму формування позикового потенціалу підприємств машинобудування (рис. 1). Його розгляд з позиції потокового процесу дозволив розробити моделі максимізації позикового капіталу та оптимізації параметрів оборотного капіталу, що має на меті формування оптимальної структури позикового потенціалу. Оптимізація власного і позикового капіталу як однієї зі складових моделі максимі-

зації позикового капіталу дозволить уникнути дефіциту фінансових ресурсів та підвищити рівень управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудування.

Формування оптимальної структури позикового капіталу потребує впровадження окремої схеми взаємозв'язків щодо збалансування критеріїв, орієнтованих на пропорційне співвідношення власного та позикового капіталу, оптимізацію структури капіталу за критерієм максимізації прибутку та мінімізації ризиків. Схема оптимізації співвідношення власного та позикового капіталу наведено на рис. 2. Зростання обсягів позикових коштів призведе до підвищення ціни на власний капітал, що зумовить збільшення ризику банкрутства та спричинить наближення середньозваженої ціни капіталу до рентабельності підприємства, зменшуючи при цьому привабливість використання позикових ресурсів.

Зростання кредитоспроможності забезпечується зростанням обсягів додатково позикових коштів, які, в свою чергу, зумовлюють повторення етапів подібного циклу, зокрема: підприємство залучає позикові кошти (з урахуванням відсоткових виплат) поки це є прибутковим, що визначається як перевищення економічної рентабельності над встановленими відсотками. Таким чином, якщо прибуток перевищує відсоткові платежі, то підприємству вигідно розвиватися за рахунок власних коштів, у іншому випадку підприємство зазнаватиме збитків і залучення додаткових позичених коштів є недоцільним.

Вибір форм залучення інвестиційних ресурсів підприємствами машинобудування відбувається шляхом визначення альтернативних дій, а саме — за наявності достатнього обсягу сформованих джерел здійснення інвестиційної політики можна переходити до наступного етапу оптимізації структури джерел залучення інвестиційних ресурсів, при неможливості задоволення потреби у залученні інвестиційних ресурсів в повному обсязі, передбачено наступні можливості: перша — повернення до етапу визначення потреби в інвестиційних ресурсах; друга — до пошуку джерел залучення інвестиційних ресурсів шляхом зменшення потреби в інвестиційних ресурсах. Алгоритм проведення інвестиційної політики підприємств машинобудування наведено на рис. 3. Метою оптимізації структури джерел залучення інвестиційних ресурсів є визначення цільової структури, яка задовольняє підприємство за умов певного компромісу за різних критеріїв оптимізації, що дозволить переходити до реалізації інвестиційної політики підприємства. Розроблений алгоритм демонструє послідовність дій підприємства від виз-

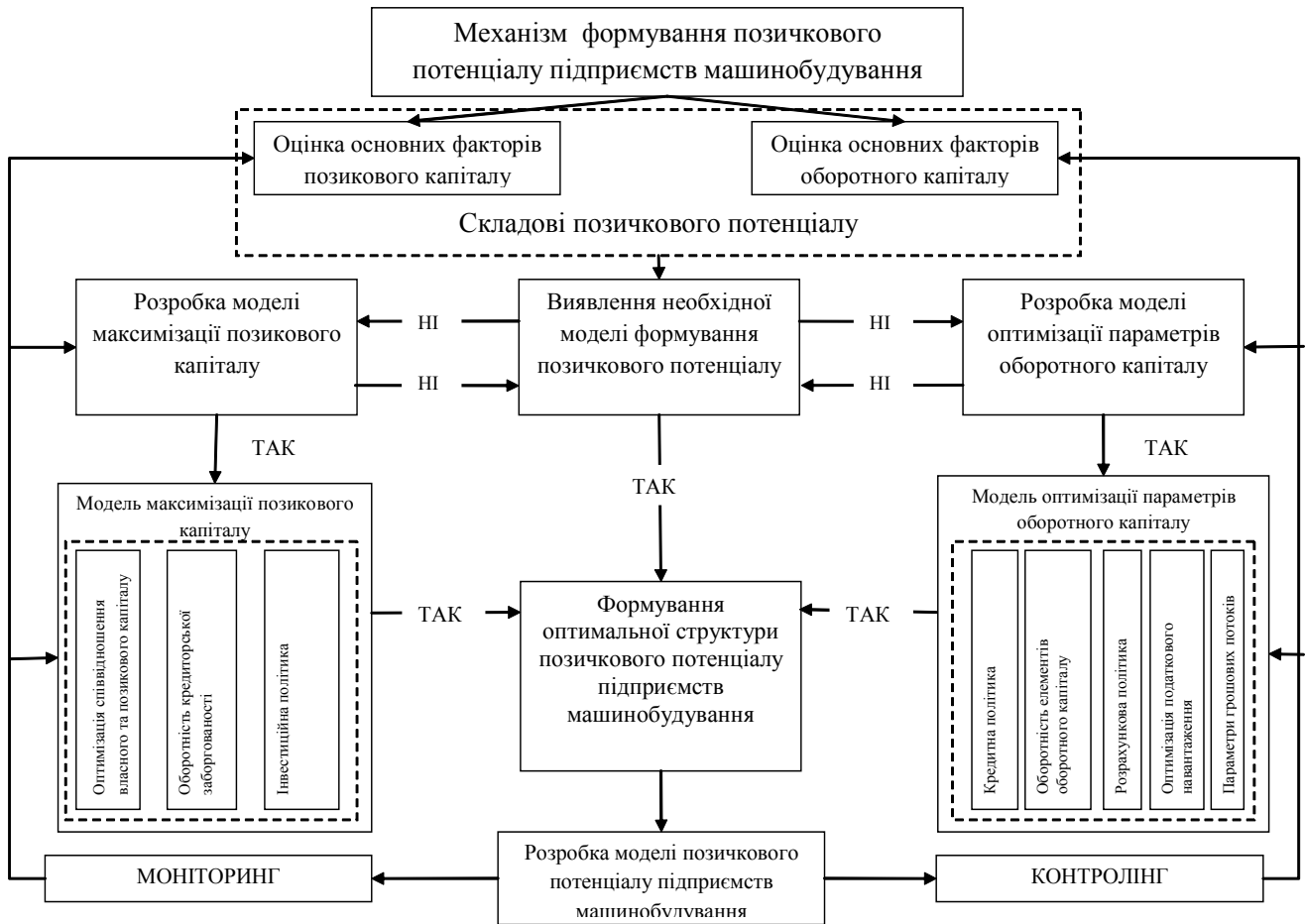


Рис. 1. Механізм формування позичкового потенціалу підприємств машинобудування

начення потреби в інвестиційних ресурсах до реалізації інвестиційної політики, враховуючи узагальнені етапи інвестиційної політики підприємств машинобудування шляхом розгляду його як потокового процесу в аспекті моделі максимізації позичкового капіталу, що має на меті формування оптимальної структури позичкового потенціалу.

Необхідність пошуку нових форм і методів підвищення ефективності управління кредитною політикою як основного фактора позичкового капіталу та чинника, що обумовлює розмір та якість позичкового потенціалу підприємств машинобудування, зумовлено збільшенням дебіторської заборгованості, особливо простроченої, що викликає зменшення сум грошових коштів на рахунках підприємств. Саме тому розробка моделі логістичного управління кредитною політикою підприємств машинобудування включає в себе елементи оптимізації параметрів оборотного капіталу, що спрямована на підвищення ефективності управління кредитною політикою (рис. 4).

Впровадження ефективної кредитної політики має на меті максимально ефективно використання дебіторської заборгованості як інструменту зменшення обсягів готової продукції на складах та збільшення обсягів продажу продукції, що, в свою чергу, потребує проведення дослідження дебіторської заборгованості (аналіз динаміки обсягу та структури, показників стану дебіторської заборгованості, визначення оптимального обсягу).

Розроблена модель логістичного управління кредитною політикою підпри-

ємств машинобудування дозволить, з одного боку, збільшити величину фінансових потоків, провести оцінку можливих коливань фінансових результатів господарської діяльності та забезпечити необхідний рівень платоспроможності, а з іншого — зумовить побудову моделі оптимізації параметрів оборотного капіталу як елемента позичкового потенціалу підприємств машинобудування.

Логістичне управління елементами оборотного капіталу підприємств машинобудування дозволить оптимізувати параметри елементів оборотного капіталу, основними характеристиками якого є оборотність запасів, готової продукції та дебіторської заборгованості. Оскільки оборотні елементи оборотного капіталу розглядаються нами як потік, саме тому доцільно розглянути схему ланцюга взаємодії ма-



Рис. 2. Схема оптимізації співвідношення власного та позичкового капіталу



Рис. 3. Алгоритм проведення інвестиційної політики підприємств машинобудування

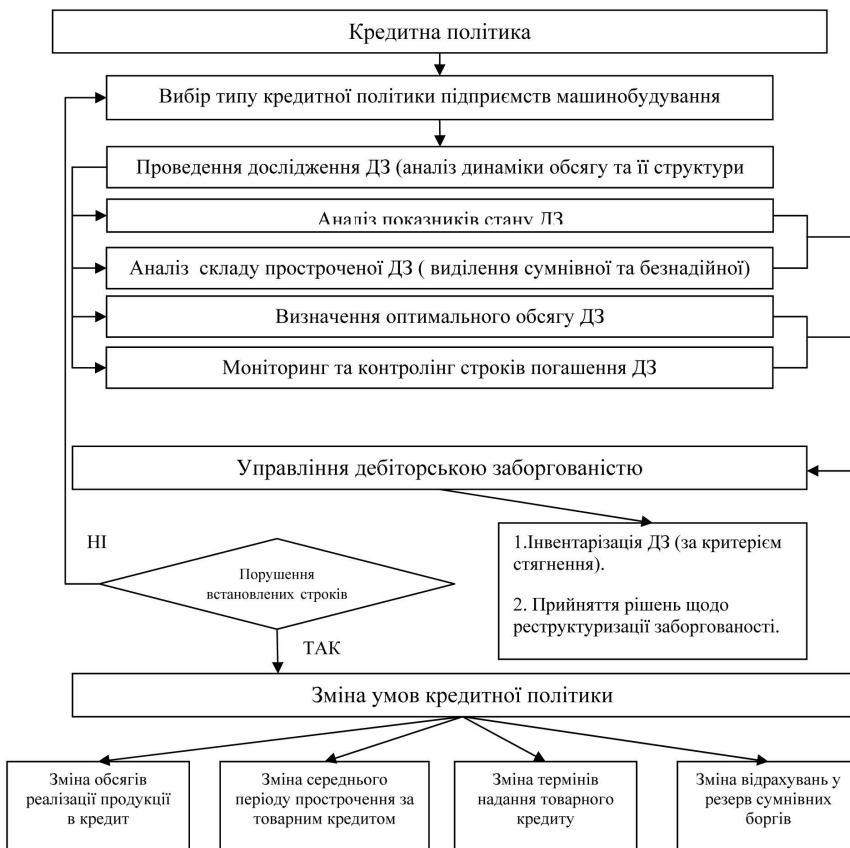


Рис. 4. Модель логістичного управління кредитною політикою підприємств машинобудування

теріальних та фінансових потоків, що представлено на рис. 5.

Матеріальний потік представлено у формі запасів, готової продукції та незавершеного виробництва у ланках ланцюга, де А — постачальники сировини; В — запаси сировини; С — запаси сировини на складах; С-D-E — підприємства машинобудування; Е — готова продукція та незавершене виробництво.

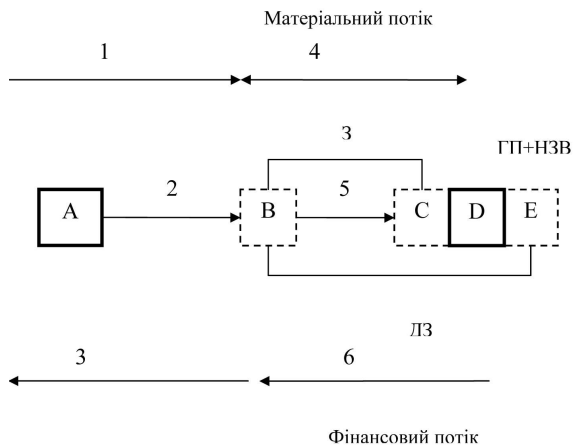
Рух потоків поділяється на певні етапи, позначені на схемі відповідними цифрами. Перший етап — узгодження умов закупівлі сировини з постачальником; другий — відвантаження сировини постачальником підприємству (початок руху матеріального потоку); третій — фінансовий потік (оплата сировини); четвертий етап — взаємодія матеріального та фінансового потоків, кінцевим результатом якого є випуск готової продукції; п'ятий етап — відвантаження готової продукції; шостий — оплата готової продукції (дебіторська заборгованість), що реалізовує концепцію відстрочення платежу та застосовується для розширення частки ринку, збільшення обсягу продажів, підвищення лояльності клієнтів та потребує логістичного управління оборотністю елементів оборотного капіталу. Розроблена схема логістичного управління елементами оборотного капіталу за кожним з елементів представляє завершену модель оптимізації, результат якої можна визначити за наступною формулою:

$$E_{ок} = K_{оз} K_{оап} K_{одз} \quad (1),$$

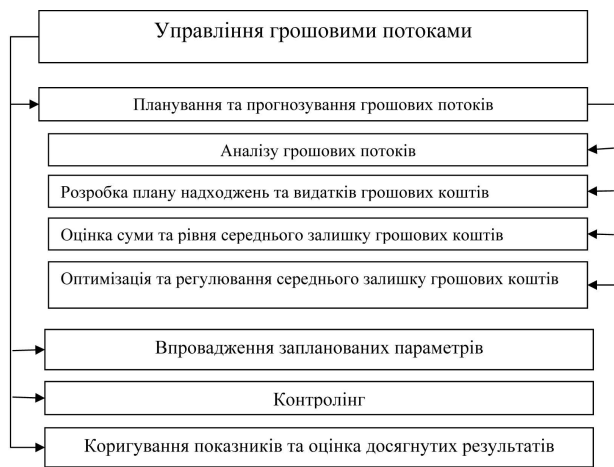
де  $K_{оз}$  — коефіцієнт оборотності запасів;  $K_{оап}$  — коефіцієнт оборотності готової продукції;  $K_{одз}$  — коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості.

Наступною складовою механізму є формування системи логістичного управління грошовими потоками підприємств машинобудування. Ефективність управління грошовими потоками визначається синхронізацією надходжень і виплат, підтримкою постійної платоспроможності підприємства та раціональним використанням фінансових потоків, які формуються із внутрішніх джерел. Система управління грошовими потоками підприємств машинобудування представлена на рис. 6.

Кожний з елементів системи управління грошовими потоками має свої етапи логістичного управління, основною метою яких є прогнозування та планування в рамках розробки плану "руху" грошових коштів у аспекті окремих складових діяльності підприємства. Аналіз грошових потоків дозволяє визначити ефективність використання грошових коштів у аспекті ліквідності підприємств та здатності дочасного розрахунку за своїми зобов'язаннями. Впровадження запланованих параметрів зумовлює визначення



**Рис. 5. Схема ланцюга взаємодії матеріальних та фінансових потоків**



**Рис. 6. Система управління грошовими потоками підприємств машинобудування**

політики грошових розрахунків підприємств з покупцями та постачальниками; залучення необхідного додаткового капіталу; реалізацію певних заходів, спрямованих на мобілізацію фінансових потоків. Ефективний контролінг, що має на меті побудову систем контролю за грошовими потоками та



**Рис. 7. Модель оптимізації податкового навантаження**

моніторинг дотримання встановлених значень, передбачає своєчасне виявлення відхилень величини та строків формування вхідних та вихідних грошових потоків від індикаторних величин. Розроблена система управління грошовими потоками є елементом моделі оптимізації параметрів оборотного капіталу як одного з елементів механізму формування позичкового потенціалу підприємств машинобудування.

Розроблена модель передбачає проведення податкового планування, що забезпечить оптимізацію податкового навантаження підприємств та здійснення податкового аналізу, що зумовлює загальний податковий аналіз, аналіз податкового навантаження, визначаються фактори, що формують структуру податкового навантаження, та фактори підвищення рівня податкового ризику для підприємств машинобудування. Модель оптимізації податкового навантаження представлена на рис. 7.

В свою чергу, на підставі отриманих результатів аналізу розробляються декілька альтернативних варіантів здійснення податкової діяльності підприємств та обирається оптимальний варіант шляхом проведення розрахунків оптимізаційних моделей рентабельності підприємств машинобудування. За результатами отриманих розрахунків обирається такий варіант податкової діяльності, за якого співвідношення податкового навантаження та рентабельності найбільше відповідає планам підприємства.

**ВИСНОВКИ**

Реалізуючи потоковий принцип, запропонований механізм логістичного управління, основою якого є розробка моделей максимізації та оптимізації кожного з елементів, що зумовлюють розмір та якість позичкового потенціалу підприємств машинобудування, є можливість забезпечити формування позичкового потенціалу підприємств машинобудування.

**Література:**

1. Аникин Б.А. Коммерческая логистика. — М.: Проспект, 2007. — 432 с.
2. Ансофф И.Х. Стратегическое управление. — М.: Экономика, 1989. — 346 с.
3. Бьёрн А. Бизнес-процессы. Инструменты совершенствования / Пер. с англ. С.В. Ариничева. — М.: РИА "Стандарты и качество", 2003. — 272 с.
4. Воронкова А.Э., Козаченко А.В. Современные технологии управления промышленным предприятием: монография. — К.: Либра, 2007. — 256 с.
5. Каримов В.Э. Стратегический учет. — М.: Омега-Л, 2005. — 168 с.
6. Клейнер Г.Б. Стратегии бизнеса. — М.: КОНСЭКО, 1998. — 432 с.
7. Кульман А. Экономические механизмы. — М.: Прогресс, 1993. — 192 с.
8. Куркин Н.В. Управление экономической безопасностью развития предприятия: монография. — Д.: АРТ-ПРЕСС, 2004. — 452 с.
9. Минцберг Г. Стратегический процесс. — СПб.: Питер, 2001. — 688 с.
10. О'Лири Д. ERP системы. Современное состояние и управление ресурсами предприятия. Выбор, внедрение, эксплуатация. — М.: ООО "Вершина", 2004. — 272 с.
11. Пономаренко В.С. Стратегічне управління. — Х.: Основа, 1999. — 620 с.
12. Поспелов А.М. Концептуальные основы формирования ресурсной стратегии промышленного предприятия // Бизнес Информ. — 2007. — № 8. — С. 89—92.

Стаття надійшла до редакції 23.11.2010 р.