

УДК 338.45

ВПЛИВ ЛОГІСТИЧНИХ ЧИННИКІВ НА СУЧАСНЕ ПІДПРИЄМСТВО МАШИНОБУДУВАННЯ

Л.В. Россинська, аспірант кафедри бізнес-адміністрування та менеджменту зовнішньоекономічної діяльності Запорізького національного університету, м. Запоріжжя

На сьогоднішній день чинники логістики являються основною рушійною умовою виходу на конкурентоспроможний рівень. Важливою складовою стійкого функціонування сучасного машинобудівного підприємства є реалізація концепції логістичного підходу до його управління, який для більшості вітчизняних підприємств машинобудування є особливою умовою забезпечення швидкого реагування на попит вітчизняного та зарубіжного замовника. Аналіз обсягів виробництва продукції машинобудування 2014-2017 років дозволив встановити, що в промисловості в цілому відбувається незначний підйом. Однак наявність позитивних результатів логістичної діяльності спостерігається лише на підприємствах, де керівництво намагається втілити інтеграційну логістику з інформаційними системами управління. Важливою умовою успішного виходу на європейський рівень є втілення та застосування моделі управління, заснованої на логістичному підході.

Ключові слова: логістичні чинники, логістична система, економіка, машинобудівельне підприємство, господарська діяльність, розвиток, прибуток, криза.

Постановка проблеми. В сучасному стані розвитку вітчизняної машинобудівної промисловості, вкрай загострилася проблема технологічного стану промислового виробництва. Досвід розвинених країн показав, що досягнення високого рівня споживання і якості життя можливо лише на засадах інноваційного розвитку машинобудівної промисловості. Проте технологічна структура промисловості України не відповідає вимогам часу, тому просте її відтворення не зможе забезпечити Україні довгострокового економічного зростання і підвищення конкурентоспроможності виробництва.

Враховуючи економічні та політичні чинники, критичним стає загострення питання конкурентоспроможності підприємств на внутрішньому та світовому ринках. Це змушує шукати моделі щодо розвитку і управління підприємством не тільки завдяки оптимізації виробничих процесів. Вирішити проблему недосконалого технічного стану та високої конкуренції допоможе вивчення логістичних чинників та інтеграційної логістики з інформаційними системами управління. Важливою умовою успішного

виходу на європейський рівень є втілення та застосування моделі управління машинобудівним підприємством, заснованої на логістичному підході.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичну основу дослідження питання логістичних чинників та їх вплив на управління підприємством формують праці зарубіжних та вітчизняних вчених економістів: Д. Бауерсокс, А. В. Войчак, В. А. Герцик, Є. В. Голубін, Д. Клосс, Е. Кофлан, Ф. Котлер, О. М. Тридід, Л. Штерн, В. Г. Щербак Х. М. Беспалюк, О. А. Біловодська, О. Б. Гірна, Є. В. Крикавський, Д. М. Ламберт, Р. Р. Ларіна, П. Р. Левковець, Л. Ю. Михальчук, М. А. Окландер, Дж. Р. Сток, Н. І. Чухрай, Т. В. Шарчук, Л. Я. Якимішин, О. М. Ястремська та багатьох інших.

Мета статті. Метою є визначення чинників логістики, які впливають на ефективність роботи машинобудівного підприємства та дослідження оптимізації господарських зв'язків промислових

підприємств України на засадах логістичного підходу.

Постановка завдання. Оцінити вплив застосування логістичного підходу промислових підприємств на їх розвиток.

Виклад основних результатів. Важливою складовою стійкого функціонування сучасного машинобудівного підприємства є реалізація концепції логістичного підходу до його управління, який для більшості вітчизняних підприємств машинобудування є особливою умовою забезпечення швидкого реагування на попит вітчизняного та зарубіжного замовника. Оновлення виробничих технологій та асортименту продукції – це один із векторів розвитку підприємства в рамках даної концепції. Враховуючи економічні та політичні чинники, критичним стає загострення питання конкурентоспроможності підприємств на внутрішньому та світовому ринках. Це змушує шукати моделі щодо розвитку і управління підприємством не тільки завдяки оптимізації виробничих процесів. Важливою умовою успішного виходу на європейський рівень є втілення та застосування моделі управління, заснованої на логістичному підході до управління машинобудівним підприємством.

За визначенням Дж. С. Джонсон застосування логістичного підходу в управлінні підприємством забезпечує рух продукту або послуги визначеної якості та кількості на певний час у певне місце для конкретного споживача за певних (мінімально можливих) витрат [1]. Якщо підприємство стало на шлях втілення логістичного підходу, то цей підхід вимагає створення ефективної системи взаємозв'язку управління підприємством із управлінням логістикою. Однак, вітчизняні підприємства на начальному етапі застосування логістичного підходу у господарюванні стикаються з проблемою відсутності довготермінового матеріально-технічного планування. Це пов'язано з падінням обсягів виробництва, тому що в сучасних умовах знижується платоспроможність потенційного або фактичного замовника. Іноді вже виконаний під замовника індивідуальний заказ у зв'язку з вищенаве-

деним не реалізовується, продукція залишається на складі, в такому випадку складно знайти іншого покупця для специфічного обладнання, тобто має місце труднощі у збуті вітчизняної продукції, і як результат рух матеріальних потоків не супроводжується відповідними грошовими засобами.

Падіння попиту, недостатність грошового обороту ставлять підприємство в умови виживання, а не стійкого розвитку з нарощуванням прибутку. Завдання, яке допомагає підприємству в подібному стані вирішити питання виживаності та продовжити втілювати логістичний підхід – це поточне планування матеріального забезпечення, а саме:

- замовлення сировини та матеріалів має розраховуватись за винятком залишку на початок періоду та з урахуванням заділу на наступний період до постачання наступної партії сировини; пошук альтернативних постачальників більш дешевих сировини і матеріалів, але високої якості;
- узгодження вартісного плану заготівельної сфери з фінансовими службами.

Результатом втілення концепції логістичного підходу до управління підприємством має стати:

- мінімальні терміни виготовлення і постачання машинобудівної продукції за різними схеми доставляння;
- можливість виготовлення в стислі терміни продукції в нестандартній і розширеній комплектації, на вимогу замовника;
- надання послуг: швидкий і професійний монтаж, після продажна обслуговування;

Аналіз обсягів виробництва продукції машинобудування 2014-2017 років дозволив встановити, що в промисловості в цілому відбувається підйом. В машинобудівному комплексі за підсумками 2014 року відбувалося обвальне падіння виробництва, що склало 21,3% від показника попереднього року [2]. Зниження виробництва спостерігалось за усіма товарними позиціями, окрім виробництва електричного устаткування. Така тенденція призвела до того, що задоволення внутрішнього попиту на продукцію

машинобудування вже частіше відбувається за рахунок її імпорту з закордону [3].

В 2017 році спостерігався незначний ріст реалізованої продукції машинобудування, що склало 6,4 % від обсягу загально реалізованої продукції за всіма видами з січня по серпень 2017 року. Але обсяг машинобудів-

ної продукції, реалізованої за межі України, склав 47,7 % від всіх видів реалізованої закордон продукції. Це однозначно більше ніж в 2014 році, коли експорт української продукції машинобудування склав лише 13,6% (табл.1).

Таблиця 1

Обсяг реалізованої промислової продукції машинобудування у січні-серпні 2017 року

Обсяг реалізованої промислової продукції машинобудування у січні-серпні 2017 року	Код за КВЕД-2010	Обсяг реалізованої промислової продукції (товарів, послуг) без ПДВ та акцизу		З нього обсяг продукції, реалізованої за межі країни	
		млн. грн	у % до всієї реалізованої продукції	млн. грн	у % до обсягу реалізованої промислової продукції за видом діяльності
Машинобудування, крім ремонту та монтажу машин і устаткування	26–30	87390,3	6,4	41727,9	47,7

Така ситуація засвідчує про імпортоорієнтованість української економіки та про існування залежності від продукції іноземних країн, але у той же час і про збільшення

завантаження виробничих потужностей та зростаючий попит на українську продукцію машинобудування закордоном (рис.1).

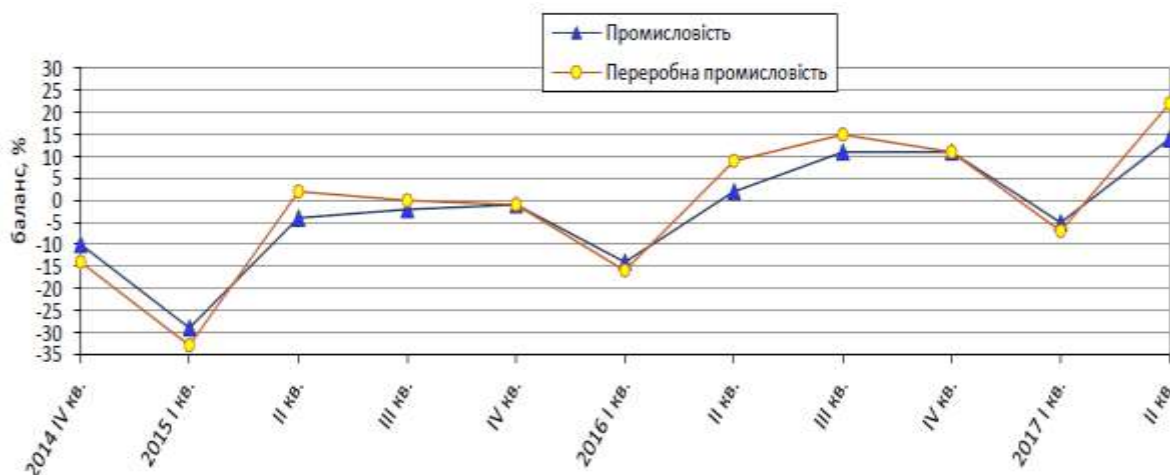


Рис. 1. Оцінка поточного обсягу іноземних замовлень на виробництво продукції (експортного попиту) у промисловості

Наприклад, ПАТ «Крюковський вагонобудівний завод» (КВБЗ, Кременчук Полтавської обл.) виготовив 1576 вантажних вагонів у 2016 році, що у 3,8 рази більше за результат 2015 року – 410 вагонів. Проте у 2010–2011 році підприємство виготовляло близько 10–11 тисяч вантажних вагонів на рік [4]. В січ-

ні-вересні збільшив випуск вантажних вагонів на 27,8%, або на 308 вагонів в порівнянні з відповідним періодом 2016 року – до 1 тис. 415 одиниць. В січні-вересні завод виробив 26 пасажирських вагонів, тоді як в 2016 році за звітний період не було проведено жодного пасажирського вагона [5].

КВБЗ здійснив самостійний вихід на ринки країн Європи, Азії, Африки, Америки, поставляючи продукцію в більш ніж 20 країн світу.

Основними країнами-партнерами багато років залишаються Казахстан, Білорусь, країни Балтії, Росія, плідною виявилася багаторічну співпрацю з Китаєм, Ісламською Республікою Іран.

Підприємство групи «КрАЗ» – Полтавський автоагрегатний завод, в січні-вересні поточного року реалізував продукції на суму понад 123,5 млн.грн – приріст до 2016 року 27,7%. При цьому гальмівної апаратури продано більш ніж на 95,6 млн.грн (25,1% до 2016 р), товарів народного споживання – 24,4 млн.грн (46%).

У загальному обсязі відвантаженої з початку року продукції експорт склав 72,5%, в тому числі гальмівна апаратура – 80,8%.

У порівнянні з аналогічним періодом минулого року виріс обсяг постачання до Республіки Білорусь на 59,3%, Киргизстан – на 65,7%, Казахстан – більш ніж в 3 рази, Узбекистан – більш ніж в 5 разів, Грузію – більш ніж в 6 разів.

Проводилися відвантаження новим споживачам в Молдові, Азербайджані та Швеції. В цілому, за підсумками дев'яти місяців 2017 року, експортне постачання продукції зросли на 36,7% в порівнянні з аналогічним періодом минулого року.

У вересні 2017 року на українських заводах було вироблено 822 автотранспортних засоби, що рівно вдвічі більше результату минулорічного вересня, і на 10,8% більше показника серпня цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було випущено 689 штук: +7,3% до серпневого показника і +83,7% до вересня минулого року.

У вересні було вироблено 73 автобуса, що на 7,4% більше серпневого показника, і на 108,6% перевищує результат торішнього вересня. Також протягом місяця вироблено 60 вантажних автомобілів, що майже вдвічі більше, ніж за попередній місяць. З

початку року завод виробив вже більше 700 машин, а до кінця 2017 кількість вироблених тракторів марки «ХТЗ» зросте до 1000 одиниць [6].

За підсумками 2016 року Україна продемонструвала найбільше зростання продажів нових автомобілів в Європі.

Зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 64 478 нових автомобілів, що на 39% більше, ніж рік тому.

У підсумку український авторынок піднявся на одну позицію і тепер займає 23 місце в Європі за обсягами продажів, пише AUTO-Consulting.

Завдяки зростанню продажів на 39% Україна змогла випередити Словенію і поліпшити свої позиції на європейському континенті [7].

Таблиця 2

Зростання продажу автомобілів
України на Європейському ринку

Країна	2016 рік, шт.	2015 рік, шт.	2016/ 2015, %
1	2	3	4
Німеччина	3 351 607	3 206 042	+4,5
Велика Британія	2 692 786	2 633 503	+2,3
Франція	2 015 177	1 917 226	+5,1
Італія	1 824 968	1 575 737	+15,8
Росія	1 425 791	1 601 000	-10,9
Іспанія	1 147 007	1 034 232	+10,9
Бельгія	539 519	501 066	+7,7
Польща	416 123	354 975	+17,2
Нідерланди	382 825	448 927	-14,7
Швеція	372 318	345 108	+7,9
Австрія	329 604	308 555	+6,8
Швейцарія	317 318	323 783	-2,0
Чеська республіка	259 693	230 857	+12,5
Данія	222 927	207 556	+7,4
Португалія	207 330	178 503	+16,1
Норвегія	154 603	150 686	+2,6
Ірландія	146 603	124 804	+17,5
Фінляндія	118 936	108 819	+9,3
Угорщина	96 552	77 171	+25,1
Румунія	94 924	81 162	+17,0
Словаччина	88 163	77 968	+13,1
Греція	78 873	75 805	+4,0
Україна	64 478	46 502	+38,7
Словенія	63 674	59 450	+7,1
Люксембург	50 561	46 473	+8,8
Хорватія	43 015	34 820	+23,5
Болгарія	26 370	23 500	+12,2

Продовження таблиці 2

1	2	3	4
Естонія	22 429	20 347	+10,2
Литва	20 320	17 085	+18,9
Ісландія	18 442	14 004	+31,7
Латвія	16 359	13 765	+18,8
Кіпр	12 643	10 344	+22,2
Разом Європа	16 621 988	15 849 775	+4,9

В.Л Дикань вважає, що одним із можливих способів підвищення реалізації на вітчизняному ринку та підтримки машинобудівних підприємств є впровадження механізмів державного замовлення на продукцію машинобудування та державної підтримки розвитку його підприємств [3]. Проаналізувавши дану проблему В.Л Дикань визначає, що державне замовлення передбачає субсидювання відсоткових ставок за кредитами, що отримані з метою технічного переоснащення підприємств та налагодження виробництва високо-технологічної продукції; удосконалення інструментів податкового регулювання (звільнення від сплати ПДВ підприємств, які імпортують на територію України обладнання та технології, що не виробляються на потужностях вітчизняних підприємств; зниження податку на прибуток для машинобудівних підприємств, які впроваджують провідні технології та забезпечують зростання виробництва інноваційної продукції) [3].

Про це свідчить приклад машинобудівного заводу ПАТ «Крюковський вагонобудівний завод», який у січні-листопаді 2015 року знизив виробництво вантажних вагонів на 85,9% порівняно з аналогічним періодом 2014 року – до 328 одиниць. У вересні 2015 завод випустив тільки 8 вантажних вагонів. Пасажи́рські вагони в 2015 році підприємство взагалі не випускало. У грудні 2015 завод працював лише 13 днів [7].

У 2014-2015 завод отримав державне замовлення на модернізацію вагонів Київському метрополітену. Це дало можливість запустити на ньому виробництво. В 2017 підприємство чекало на державне замовлення від державного підприємства «Укрзалізниця» на закупівлю 9000 вантажних вагонів, що допомогло б завантажити виробництво на весь рік та суттєво підвищити рівень життя і добробу-

ту населення [4]. Мав відбутись тендер на перші 3000 вагона, який так і не відбувся і підприємство замовлення поки що не отримало.

Споживачі продукції машинобудування, вітчизняні підприємства високого рівня й самі виробники машинобудівної сфери звертаються до закордонних технологій обладнання, яке відповідає вимогам сучасного виробництва. Наприклад, КВБЗ покращив якість продукції, застосовуючи сталі підвищеної міцності та зносостійкості у вантажному вагонобудуванні, переоснастив обладнання, були закуплені та встановлені кращі в Європі верстати й комплекси для обробки деталей та вузлів, тим самим збільшив об'єми продажу закордон, тому що було освоєно технології склеювання каркасів, використання нержавіючих сталей, алюмінію, конструкція візків була перероблена на технологію пневмопідвішування. У найближчій перспективі заплановано перехід до використання алюмінієвих сплавів, полімерних матеріалів у виготовленні високошвидкісних поїздів. Це відповідає європейському рівню в транспортному машинобудуванні. КВБЗ розпочало реалізацію нової стратегії розвитку. Вона полягає в розширенні географії продажів і ринків збуту.

Кременчуцький завод дорожніх машин в своїх асфальтозмішувальних установках врахував вимоги європейських стандартів: зручний і безпечний доступ до зон обслуговування і ремонту; наявність захисних огорожень, кожухів, що запобігають доступу до небезпечних зон устаткування; електробезпека (наявність замків безпеки, запобігання доступу до струмоведучих частин); застосування комплектуючих, сертифікованих в Євросоюзі, маркування кабельної продукції згідно євросандартів та інше.

На сьогодні основними перевагами ПрАТ «Кредмаш» є мінімальні терміни виготовлення і постачання устаткування – до 25 днів; можливість виготовлення в стислі терміни нестандартних і розширених, на вимогу замовника, комплектацій асфальтозмішувальних установок; швидкий і професійний монтаж; наявність декількох варіантів компоновальних схем розміщення обладнання в залежності

ті від вимог замовника та розмірів будівельного майданчика.

Результатом даних покращань цього року для Кременчуцького заводу дорожніх машин виявилось найбільше зростання обсягів виробництва за останні 10 років. Як зазначив президент ПАТ «Кредмаш» Микола Данилейко «За 9 місяців завод реалізував товарної продукції на більш ніж 1 млрд грн. 42 установки реалізовані з початку року. На 190 мільйонів гривень виготовлено і продано запчастин, на 64 млн. – заочувальних машинок». . Фінансові надходження дозволили в цьому році також інвестувати в технічне переозброєння і енергоефективність заводу рекордну суму – 24,9 млн грн.

У зв'язку з падінням попиту та обсягів виробництва АВТОЗАЗа, підприємство здійснило переоснащення конвеєрної лінії. Якщо раніше темп конвеєру становив 30 автомобілей за годину, то тепер його довелося зменшити до 3-5 автомобілей протягом години. Такі заходи дали змогу відвантажувати готову продукцію безпосередньо під кожне замовлення, а не працювати на завантаження складів. Подальший темп виробництва та обсяги товарної продукції будуть визначатися виключно в залежності від попиту ринку.

Проаналізована діяльність машинобудівних підприємств свідчить про те, що позитивні зміни почали відбуватись завдяки концептуальній зміні підходу до управління підприємствами.

Н.В. Чернописька провела дослідження року на 69 підприємствах України [9]. і серед чинників, які сприяють необхідному застосуванню логістичних підходів на підприємстві, експерти виділяють такі:

- зовнішні:
 - агресивніша політика існуючих конкурентів – 73% респондентів;
 - прихід на ринок нових потужних конкурентів – 30% респондентів;
 - вимоги ключових клієнтів щодо рівня обслуговування – 95% респондентів;
 - умови постачальників щодо точності заздалегідь визначених потреб – 42% респондентів;

- залежність від постачальників – 23% респондентів;
- внутрішні:
 - зміна системи менеджменту – 50% респондентів;
 - впровадження інформаційної системи – 5% респондентів;
 - пошук резервів зниження витрат – 80% респондентів [8].

Висновки. Отже, результати дослідження машинобудівних підприємств засвідчують той факт, що частина з них вже намагається використовувати логістичні принципи управління матеріальними потоками підприємства. Однак наявність позитивних результатів логістичної діяльності спостерігається лише на підприємствах, де керівництво намагається втілити інтеграційну логістику з інформаційними системами управління. Визначення чинників логістичної діяльності, які сприяють втіленню логістичного підходу на машинобудівному підприємстві допомагає виявити можливості підвищення ефективності, продуктивності, надійності та гнучкості роботи машинобудівного підприємства.

Список використаних джерел:

1. Джонсон Дж. С., Вуд Д. Ф., Вордлоу Д. Л., Мэрфи-мл. П. Р. Современная логистика. 7-издание: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. – 624 с.
2. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. Дикань О. В. Логістичний підхід до управління якістю продукції промислових підприємств [Електронний ресурс] / О. В. Дикань // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2014. – Вип. 48. – С. 178-184. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2014_48_36
4. Шабала А. Найгірше буде, якщо ми втратимо кадровий потенціал // Телеграфъ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.telegraf.in.ua/topnews/2017/04/03/na-ygrshe-bude-yakscho-mi-vtratimo-kadroviy-potencal_10060871.html.
5. Національний промисловий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу

<http://uprom.info/news/cars/kryukivskiy-vagonzavod-zbilshiv-vipusk-vantazhnih-vagoniv-na-27-8/>

6. Національний промисловий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://uprom.info/news/cars/avtokraz-u-2017-rotsi-planuye-virobiti-avtomobiliv-na-rivni-minulogo-roku/>

7. Національний промисловий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://uprom.info/news/cars/v-ukrayini-naybilshe-zrostannya-avtorinku-sered-krayin-yevropi/>

8. Голос правди [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://golospravdy.com/kryukivskij-vagonzavod-zupiniv-vipusk-vagoniv/>

9. Чорнописька Н.В. Методичні підходи до оцінювання логістичної діяльності підприємства // Вісник Національного університету «Львівська політехніка», 2008. – № 608. – С. 265-271.

REFERENCES:

1. Dzhonson, Dzh. S., Vud, D. F., Vordlou, D. L. and Merfy-jr. P. R. (2002), *Sovremennaiia lohystyka*, 7nd ed., Izdatel'skiy dom "Vyl'iams", Moscow, Russia.

2. State Statistics Service of Ukraine, [Online], available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (Accessed 28 October 2017), (In Ukrainian).

3. Dykan', O. V. (2014), *Lohistychnyj pidkhid do upravlinnia iakistiu produktsii promyslovykh pidpriemstv*, issue 48, pp.178-184 [Online], available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2014_48_36 (Accessed 28 October 2017).

4. Shabala A., *Naygrshe-bude-yakscho-mi-vtratimo-kadrovii-potencial* [Online], available at: http://www.telegraf.in.ua/topnews/2017/04/03/naygrshe-bude-yakscho-mi-vtratimo-kadrovii-potencial_10060871.html (Accessed 28 October 2017).

5. Natsional'nyj promyslovyj portal [Online], available at: <http://uprom.info/news/cars/kryukivskiy-vagonzavod-zbilshiv-vipusk-vantazhnih-vagoniv-na-27-8/> (Accessed 28 October 2017).

6. Natsional'nyj promyslovyj portal [Online], available at: <http://uprom.info/news/cars/avtokraz-u-2017-rotsi-planuye-virobiti-avtomobiliv-na-rivni-minulogo-roku/> (Accessed 28 October 2017).

7. Natsional'nyj promyslovyj portal [Online], available at: <http://uprom.info/news/cars/v-ukrayini-naybilshe-zrostannya-avtorinku-sered-krayin-yevropi/> (Accessed 28 October 2017).

8. Holos pravdy [Online], available at: <https://golospravdy.com/kryukivskij-vagonzavod-zupiniv-vipusk-vagoniv/> (Accessed 28 October 2017).

9. Chornopys'ka, N.V. (2008), "Methodological approaches to the assessment of logistics activities of the enterprise", *Visnyk Natsional'noho universytetu "L'vivs'ka politekhnika"*, issue 608, pp. 265-271, L'viv, Ukraine.

Л.В. Россинская, аспирант кафедры бизнес-администрирования и менеджмента внешнеэкономической деятельности Запорожского национального университета, г. Запорожся

ВЛИЯНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ НА СОВРЕМЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ

На сегодняшний день факторы логистики являются основным движущим условием выхода на конкурентоспособный уровень. Важной составляющей устойчивого функционирования современного машиностроительного предприятия является реализация концепции логистического подхода к его управлению, который для большинства отечественных предприятий машиностроения является особым условием обеспечения быстрого реагирования на спрос отечественного и зарубежного заказчика. Анализ объемов производства продукции машиностроения 2014-2017 годов позволил установить, что в промышленности в целом происходит незначительный подъем. Однако наличие положительных результатов логистической деятельности наблюдается только на предприятиях, где руководство пытается воплотить интеграционную логистику с информационными системами управления. Важным условием

успешного выхода на европейский уровень является воплощение и применение модели управления, основанной на логистическом подходе.

Ключевые слова: логистические факторы, логистическая система, экономика, машиностроительное предприятие, хозяйственная деятельность, развитие, прибыль, кризис.

LIKA V. ROSSYNSKA, *postgraduate student, Department of Business Administration and management of foreign economic activity, Zaporizhzhya national university, Zaporizhzhya*

INFLUENCE OF LOGISTIC FACTORS IN MODERN MACHINE BUILDING ENTERPRISE

Purpose

An important condition to successfully enter the European market is the implementation and application of a management pattern based on a logistic approach.

Design/methodology/approach

The basic principles of the research are systematic and comparative methods, structural-functional approaches have been used.

Findings

To date, the logistics factors are the main driving factor for entering a competitive level. The important constituent of the static function of the contemporary machine-building enterprise is implementing of the concept of a logistical approach to its management, which is for majority of machine-building enterprises is a special condition for ensuring a rapid response to the demand of domestic and foreign customers.

The analysis of output volume of machine-building products for 2014-2017 years allowed to establish that there is a slight growth in the industry. However, the presence of positive results of logistics activities is observed only at the enterprises where the management is trying to

implement integration logistics with information management systems. An important condition to successfully enter the European market is the implementation and application of a management pattern based on a logistic approach.

Consequently, the results of the research of machine-building enterprises testify to the fact that some of them are already trying to use the logistic principles of management of material flows of the enterprise. However, the presence of positive results of logistics activities is observed only in enterprises where the management is trying to implement integration logistics with information management systems. Determining the factors of logistics that contribute to the implementation of the logistics approach in the machine-building enterprise helps to identify the possibility of increasing the efficiency, productivity, reliability and flexibility of the machine-building enterprise.

Research limitations / implications

The paper clearly provides direction to evaluate the influence of the logistic approach of industrial enterprises on their development.

Originality/value

Such knowledge will help to increase the competitiveness of the Ukrainian machine building enterprise and accelerate the process of integrating the country into the world economy.

Keywords: logistic factors, logistic system, economics, machine-building enterprise, economic activity, development, profit, crisis