

7. Ларка, Н. И. Развитие концепции маркетинг-менеджмента и его современное состояние в Украине / И. Л. Синческул, Н. И. Ларка // Вісник НТУ «ХП». – 2010. – № 36. – С. 163–170.

8. Огілві Д. Таємниці рекламного двору: поради старого рекламіста. - М Асоціація працівників реклами. 2002. – С.176

9. Перция В. Анатомия бренда / В. Перция, Л. Мамлеева. – М.: Вершина, 2007. – 288 с.

10. Ступак, І. О. Методологія формування бренду / І. О. Ступак // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2011. – № 720. – С. 247–251.

11. Темпорал П. Эффективный бренд- менеджмент / П. Темпорал; пер. с англ. С.Г. Божук. – СПб.: Нева, 2004. – 288 с.

12. Тулвінг Е.. Специфічне кодування і процеси відтворення в епізодичній пам'яті. Психологічна Огляд. 1973. - 80, С. 352-373.

13. Уиллер А. Индивидуальность бренда. Руководство по созданию, продвижению и поддержке сильных брендов / А. Уиллер / пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 235 с.

14. Ястремська, О. М. Бренди промислових підприємств: формування та ефективність використання : монографія / О. М. Ястремська, О. М. Тімонін, К. О. Тімонін. – Х. : ХНЕУ, 2013. – 244 с.

Стаття надійшла до редакції 25.06.2015

УДК 65.012

Телішевська О. Б., аспірант ©

*Львівський національний університет ветеринарної медицини
та біотехнологій імені С. З. Гжицького, Львів, Україна*

ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ МАШИНОБУДУВАННЯ

В умовах географічного розширення ринку та перетворення ринку продавців у ринок споживачів наука логістика стає основою для розробки нового теоретично-прикладного підходу до логістизації як підприємств машинобудування, так і всієї економіки в цілому.

На теперішній час, завдання щодо планування логістичних витрат є одним з найактуальніших для керівництва українських підприємств, особливо для тих, які працюють на ринках, яким притаманний динамічний розвиток.

Залежно від виду бізнесу, географічного масштабу діяльності і співвідношення вагових та цінових характеристик матеріальних ресурсів та готової продукції логістичні витрати на підприємствах, зазвичай, становлять від 5 до 35 % від обсягу продажів. Тому конкурентоспроможність машинобудівних підприємств значною мірою залежить від здатності керівників усіх рівнів управління ухвалювати раціональні управлінські логістичні рішення.

Ключові слова: підприємство, споживач, закупівлі, конкуренція, оптимізація, контроль, собівартість, прибуток, логіст, логістика, логістично-постачальницькі витрати, операційна діяльність, інвестиційна діяльність, логістичний ланцюг,

© Науковий керівник – д.е.н., професор Кузьмін О. Є.
Телішевська О. Б., 2015

логістичний центр, інноваційна діяльність, факторний моніторинг, інтегральний аналіз, машинобудування, партія поставки, транспортування, складування, замовлення, сервіс, потреби, стратегічні рішення.

УДК 65.012

Телишевский А. Б., аспирант

Львовский национальный университет ветеринарной медицины и биотехнологий имени С. З. Гжицького

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМИ МАШИНОСТРОЕНИЯ

В условиях географического расширения рынка и преобразования рынка продавцов в рынок потребителей наука логистика становится основой для разработки нового теоретико-прикладного подхода к логистизации как предприятий машиностроения, так и всей экономики в целом.

В настоящее время, задачи по планированию логистических затрат являются одними из самых актуальных для руководства украинских предприятий, особенно для тех, которые работают на рынках, которым присуще динамичное развитие.

В зависимости от вида бизнеса, географического масштаба деятельности и соотношения весовых и ценовых характеристик материальных ресурсов и готовой продукции логистические затраты на предприятиях, как правило, составляют от 5 до 35 % от объема продаж. Поэтому конкурентоспособность машиностроительных предприятий в значительной степени зависит от способности руководителей всех уровней управления принимать рациональные управленческие логистические решения.

UDC 65.012

Telyshevska O. B.

*Lviv National University of Veterinary Medicine and Biotechnologies
named after S. Z. Gzhytskij*

METHOD OF ANALYSIS INTEGRATED LOGISTICS AND SUPPLY COSTS OF THE COMPANY

In terms of geographical market expansion and transformation of market vendors in the market of consumer science logistics becomes the basis for developing new theoretical and practical approaches to logistics implementation as machine building, and the entire economy.

At present, the task of planning logistics costs is one of the most pressing management for Ukrainian enterprises, especially for those who work in the markets, which are subject to dynamic development.

Depending on the type of business, geographic scope and value of the weight and price characteristics of resources and finished goods logistics costs in enterprises typically range from 5 to 35 % of sales. Therefore, competitive engineering companies largely depends on the ability of managers at all levels of government to make rational management logistics solutions.

Постановка проблеми. Світовий досвід доводить, що зарубіжні компанії давно й успішно використовують логістичні підходи, тоді, як вітчизняні підприємці роблять тільки перші кроки в цьому напрямі, стикаючись з рядом труднощів і

проблем. Незважаючи на первинну ясність понять і концепцій логістики, існує проблема впровадження основних положень логістики на українських підприємствах. Труднощі зумовлені нестабільністю економіки України, а найбільш важливі проблеми, пов'язані з ефективним використанням логістики у вітчизняному підприємництві, можна поділити на об'єктивні й суб'єктивні.

До об'єктивних факторів, що впливають на розвиток логістики вітчизняних підприємств належать: невизначеність меж використання логістики в існуючих господарських системах; нестійке правове поле діяльності підприємницьких структур, а також непродумана система оподаткування; недосконалість методологічної бази впровадження логістики в реальний сектор економіки України; відсутність необхідної структуризації діяльності господарських систем, яка потрібна для впровадження логістики; нераціональний розвиток товаропровідних структур (бюрократичні обмеження, перешкоди при оформленні документів під час перевезень, низький рівень сервісу тощо); великий моральний і фізичний знос виробничого устаткування; слаборозвинена транспортна інфраструктура, яка не відповідає сучасним вимогам (високий рівень фізичного й морального зносу транспортних засобів і, як наслідок, низька ефективність їх функціонування); низький рівень розвитку виробничо-технічної бази складського господарства; недостатній рівень розвитку й використання сучасних систем електронних комунікацій, електронних мереж, систем зв'язку і телекомунікацій.

Наслідки впливу цих чинників зумовлюють: нерегулярність, неритмічність і не прогнозованість роботи постачальників; зниження обсягів виробництва; низьку якість вітчизняної сировини унаслідок застарілих технологій її виробництва та відсутність контролю за якістю; співпрацю з іноземними постачальниками.

До суб'єктивних проблем, безпосередньо можна зарахувати: відсутність кваліфікованих фахівців з логістики, потенційне небажання менеджерів змінювати сталі стереотипи роботи на фоні загальної низької правової та управлінської культури, більшість логістичних правил і прийомів орієнтуються на чіткіші і більш стабільні «умови», що не сприймаються українським бізнесом.

Аналіз останніх досліджень Дослідженням проблематики пов'язаної з управлінням логістичною діяльністю підприємств машинобудування, присвячені праці багатьох вітчизняних та зарубіжних авторів, а саме наукові доробки О. Амоші, В. Бесєдіна, М. Білопольського, П. Бубенко, Б. Буркинського, В. Бурегі, В. Василенко, В. Геєця, А. Грандберга, М. Гордона, Б. Данилишина, С. Дорогунцова, Л. Зайцевої, А. Кальченко, Є. Качана та багатьох інших науковців.

Проте, незважаючи на глибоке дослідження теоретичних і практичних аспектів системи управління логістичною діяльністю підприємств машинобудування, окремі питання залишаються ще невирішеними.

Так, недостатньо обґрунтованими є передумови використання логістичних підходів на підприємствах машинобудування. Потребують удосконалення системи управління закупівлею й розподілом запасів на машинобудівних підприємствах. Подальшої розробки потребує інформаційно-логістична система на підприємствах.

Мета статті полягає в дослідженні ринку логістичних послуг як в Україні так і за її межами та визначенні факторів, які впливають на логістичне середовище машинобудівних підприємств.

Виклад основного матеріалу: Втрата економічних зв'язків, які існували за часів Радянського Союзу, призвела до тривалої руйнівної кризи в машинобудівному комплексі. Багато вітчизняних машинобудівних підприємств були проміжними ланками технологічних ланцюжків і не створювали кінцевої

продукції. Машинобудівні підприємства – виробники кінцевої продукції пострадянських країн більшістю відмовились від комплектуючих та силових агрегатів, які виготовлялись українськими підприємствами, це потребувало перегляду асортименту та обсягів машинобудівної продукції. Але держава майже повністю усунулась від формування пріоритетів розвитку вітчизняного машинобудування, а нові власники не мають стратегічного бачення, вони зорієнтовані на максимізацію власної вигоди. Все це призвело до того, що ресурсний потенціал більшості підприємств не розвивався [3].

Машинобудівний комплекс України має дуже складну структуру. Галузі загального машинобудування України станом на 01.01.2014 рік нараховували більше 2000 підприємств різних форм власності та призначення [5]. Машинобудування України об'єднує 38 галузей і 58 підгалузей і практично повністю охоплює виробничі цикли створення самої складної та сучасної техніки.

Багатогалузева структура машинобудування, його техніко-економічні особливості зумовлюють специфіку розміщення різних галузей.

За металоемністю, у найбільш узагальненому вигляді, машинобудування поділяється на важке, загальне, середнє і точне. Найбільш розвинутими є такі галузі: важке машинобудування, транспортне, сільськогосподарське машинобудування, верстатобудування, приладобудування, радіотехнічне та електротехнічне виробництво, обладнання для інших галузей промисловості [1].

У наш час, машинобудування слугує основою економіки будь-якої країни і грає вирішальну роль в створенні матеріально-технічної бази господарства. У сучасних умовах йому належить виключно важлива роль в прискоренні науково-технічного прогресу. Випускаючи засоби виробництва для різних галузей народного господарства, машинобудування забезпечує комплексну механізацію і автоматизацію виробництва. У економічно розвинених країнах машинобудівних виробництв припадає на частку від 30 до 50 % загального об'єму випуску промислової продукції (у Німеччині – 53,6 %, Японії – 51,5 %, Англії – 39,6 %, Італії – 36,4 %, Китаї – 35,2 %). Це забезпечує технічне переозброєння всієї промисловості кожні 8–10 років. При цьому частка продукції машинобудування у ВВП країн Євросоюзу складає 36–45 %, в США – 10 %, в Росії машинобудування забезпечує 18 % ВВП [6].

Сьогодні машинобудівний комплекс України охоплює два десятки спеціалізованих галузей. Він є основою важкої індустрії й відіграє вирішальну роль у створенні матеріально-технічної бази. На нього припадає понад 40 % усього промислово-виробничого потенціалу індустріального виробництва. Частка продукції комплексу в загальному обсязі продукції промисловості становить 29 %. Роль машинобудування в економічному розвитку країни визначає його обслуговуюча функція в усіх міжгалузевих комплексах: паливно-енергетичному, агропромислового, будівельного, лісо-виробничого тощо; участь у територіальному поділі праці (внутрішньодержавному та міждержавному) [5].

На сьогоднішній день багатогалузевий машинобудівний комплекс – могутній сектор промисловості України, об'єднуючий більше 11 тис. підприємств. Частка машинобудівної галузі в українській промисловості перевищує 15 %, у ВВП складає близько 12 %. У машинобудуванні зосереджено понад 15 % вартості основних засобів, майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості і більше 22 % загальної кількості найнятих робітників. Наявний технологічний потенціал ряду підприємств цілком достатній для успішної роботи.

Залежно від того, на який ринок орієнтована продукція, що випускається підприємствами машинобудівного комплексу, їх умовно можна об'єднати в 5 груп:

➤ **інвестиційне машинобудування** (важке машинобудування), розвиток яких визначається, перш за все, інвестиційною активністю металургійного, будівельного, енергетичного і транспортного комплексів;

➤ **тракторне і сільськогосподарське машинобудування**, машинобудування для переробних галузей АПК і підприємств легкої промисловості, що залежать від платоспроможності сільгоспвиробників і переробників сільськогосподарської продукції, а також частково від попиту населення;

➤ **залізничне машинобудування**, спрямоване на задоволення попиту залізничного господарства країни ;

➤ **автомобільна промисловість**, випуск продукції якої орієнтований на попит кінцевих споживачів (виробництво легкових автомобілів), а також на потребу підприємств, фірм і виконавчих органів влади (виробництво вантажівок і автобусів);

➤ **електротехніка, приладобудування, верстатобудування** – група наукоємних галузей, так званих комплектуючих, що розвиваються слідом за потребами всіх інших галузей промисловості, включаючи і саме машинобудування [2].

Підприємства машинобудування, здійснюючи свою виробничо-господарську діяльність в умовах швидкозмінного зовнішнього середовища, конкуренції, що постійно підсилюється, постають перед проблемою швидкого реагування на зміни та пошуку шляхів підвищення своєї конкурентоздатності й отримання прибутку.

Очевидним є те, що розмір прибутку може залежати або від збільшення доходів, або від зниження витрат. Здійснюючи свою діяльність від контракту до контракту впливати на доходи стає дедалі складніше – ціна, якість та кількість продукції визначаються ринковими потребами. А отже, на передній план виходить зниження витрат.

Останнім часом все більшого розвитку набувають нові напрямки в управлінні підприємством, що дозволяють суттєво знизити рівень витрат на виробництво продукції. Одним із них є логістична концепція. Зміст її полягає в тому, що постачання, виробництво, маркетинг та збут, які пронизані фінансовими та інформаційними потоками складають логістичну систему.

Запровадження логістичної системи є запорукою покращення економічних показників діяльності підприємств та відчутного зниження рівня загальних витрат. На сучасних підприємствах машинобудування дедалі частіше зустрічається нове ринкове поняття «логістика», однак це більше схоже на підміну категорій, та перейменування служб з матеріально-технічного забезпечення у відділи логістики.

Натомість, логістичне управління включає в себе сукупність поточкових процесів на основі їх оптимізації з метою мінімізації сукупних витрат та максимізації прибутку. В теоретичному змісті логістика представляє собою науку про матеріальні, фінансові та інформаційні потоки, а в розрізі механізму господарювання – це інтегрована система форм, методів та інструментів узгодження цих потоків (оптимізація процесів закупівлі, ефективного управління запасами, виробництва, маркетингу та збуту продукції).

Як показують дослідження та науковий досвід попередників, визначено, що вітчизняні вчені підтримують процесний підхід до визначення логістики. При такому трактуванні до логістики зараховують усі дії, завдяки яким здійснюється

планування, управління, реалізація або контроль за просторово-часовою трансформацією товарів і пов'язаними з цим трансформаціями з погляду кількості й асортименту, маніпуляційних властивостей, а також рівня логістичного детермінування товарів [4].

У світовій практиці використовується інший підхід до визначення логістики. Його можна трактувати за допомогою поняття циклу споживання виробу, який передбачає, що продукт (або більш загально - система) виникає завдяки плануванню, проектуванню та розвитку і після періоду експлуатації остаточно виводиться з дії або утилізується.

Перспективне розуміння логістичного управління дедалі більшою мірою ототожнюється із системним управлінням, тобто будь-яке управлінське рішення приймається за умови врахування всіх істотних причинно-наслідкових зв'язків. Для цього оцінюють співвідношення приросту витрат і приросту Y такому контексті логістику слід трактувати як нову господарську функцію. Інструментальні наслідки виникають при застосуванні технологій перетворення інформації, при цьому доцільно говорити про можливості змін у використовуваних для підтримки процесу перетворення інформації й полегшення переміщення товарів. Інституціональні наслідки стосуються організації підприємства й організації співпраці між підприємствами.

Характерне для логістичної концепції мислення системними категоріями вимагає трактування логістичних завдань як комплексу залежностей, а логістики – як єдиного замкнутого в собі простору завдань підприємства.

Комплекс послуг щодо впровадження логістики в діяльність машинобудівних підприємств можуть надавати спеціалізовані логістичні компанії та логістичні оператори.

Логістичні компанії, як правило, надають вузькоспеціалізовані послуги: транспортування, складське зберігання, декларування (митні послуги), підготовка експортно-імпоротної документації, послуги зі зв'язку із закордонними постачальниками тощо [6]. Логістичні ж оператори – це логістичні компанії, які надають комплекс послуг своїм клієнтам. Досвідчений оператор може залучати інших підрядників для виконання поставлених цілей. Крім цього, логістичні оператори укладають угоди, в основному, на середньо та довгостроковий період та намагаються бути основним (єдиним) виконавцем для свого замовника.

На даний момент на ринку логістичних послуг працює не так багато логістичних компаній і логістичних операторів (у т. ч. як українських, так і закордонних) (табл. 1).

Найбільшим оператором на ринку логістичних послуг є компанія «Українські вантажні кур'єри» (близько 40 %). У сегменті складської логістики достатньо сильні позиції у представництва німецької компанії «Kuehne and Nagel» (15 %), транспортної – у голландської «Raben» (10 %).

У сегменті транспортної логістики на даний момент велика частка належить малим українським регіональним компаніям. Серед великих логістичних компаній, які працюють на українському ринку, експерти також виділяють французьку «FM Logistics», німецькі «Revival Express» і «Danzas», українські «Комора – С/СAB-сервіс», «Ост-Вест Експрес» і «Укртранс». Разом з тим, українські фахівці з логістики стверджують, що походження компанії не впливає на рівень якості послуг, що надаються [1].

Кількість основних діючих логістичних компаній та логістичних операторів в Україні дуже невелика, тоді як в розвинутих західних країнах їх кількість вимірюється сотнями.

Враховуючи досвід розвинутих країн, які досягли успіху в наданні логістичних послуг, необхідно географічно раціонально розташувати логістичних операторів і логістичні компанії для зручності у користуванні їх послугами. Це,

безумовно, значно збільшить можливості ефективного впровадження логістики в діяльність вітчизняних підприємств.

Таблиця 1

Перелік основних компаній, які надають логістичні послуги в Україні станом на січень 2013 року

ЛОГІСТИЧНІ КОМПАНІЇ			
вітчизняні		закордонні (з представництвом в Україні)	
1	Логістичний оператор 1 «Українські вантажні кур'єри»	1	Логістичний оператор 1 «Українські вантажні кур'єри» Логістична компанія «Kuehne and Nagel» (Німеччина)
2	Логістична компанія 2 «Комора – С/СВсервис»	2	Логістична компанія «Raben» (Нідерланди)
3	Логістична компанія «Ост-Вест Експрес»	3	Логістична компанія «FM Logistics» (Франція)
4	Логістична компанія «Укртранс»	4	Логістична компанія «Revival Express» (Німеччина)
5	Логістична компанія «Центр транспортної логістики»	5	Логістична компанія «Danzas» (Німеччина)
6	Логістична компанія «Ексім Лоджистік Україна»	6	Логістична компанія «Shenker Україна» (Німеччина)

Згідно з даними Державного комітету статистики України у 2013 році транспортними підприємствами було перевезено 1948 млн. тонн вантажів, що на 10 % більше, ніж у попередньому році. Вантажообіг склав 426,4 млрд. т / км і виріс на 1,8 %. У 2008 обсяг перевезень знизився на 1%. Вплив світової фінансової кризи став відчуватися в повній мірі в 2009 році, обсяг перевезень вантажів скоротився на 18 %. За 2013р. через територію України пройшло транзитом 151, 2 млн. тонн вантажів, що на 0,7 % менше, ніж за 2012 р.

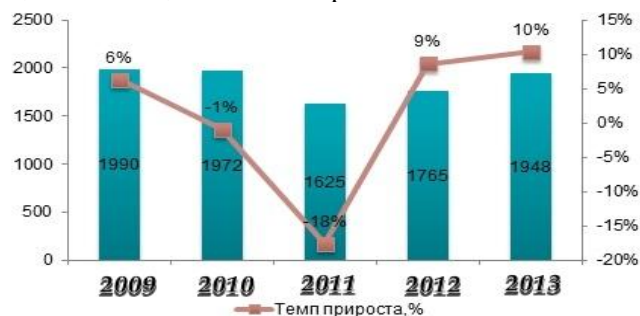


Рис. 1. Динаміка перевезення вантажів всіма видами транспорту в Україні станом на січень 2013 року, в натуральному виразі, млн. тонн

В цілому ж, транспортний комплекс є важливою складовою газ. Вітчизняний морський та річковий торговельний флот зменшив перевезення вантажів на 9,0 %. Переробка вантажів у морських портах становила 161,6 млн. тонн. У порівнянні з попереднім роком, цей показник збільшився на 4,7 %, в річкових портах – на 6,2 %.

Розглядаючи складську логістику, варто відзначити, що в Україні постійно збільшується пропозиція якісних складських площ. Навіть у кризовий період було введено кілька нових об'єктів. У 2013 році на ринку складської нерухомості київського регіону і України в цілому простежувалося декілька позитивних тенденцій. Так, станом на 2013 рік в Україні функціонувало 1270 тис. кв. м. складської нерухомості, що відповідає світовим стандартам якості, з яких 82,6 % доступні для відкритого ринку.

Введення в експлуатацію нових складських площ в державі зростає великими темпами і можна очікувати відновлення докризових темпів зростання в найближчій перспективі, оскільки український ринок по насиченню дуже перспективний, але все таки ще далекий від ринків країн ЄС.

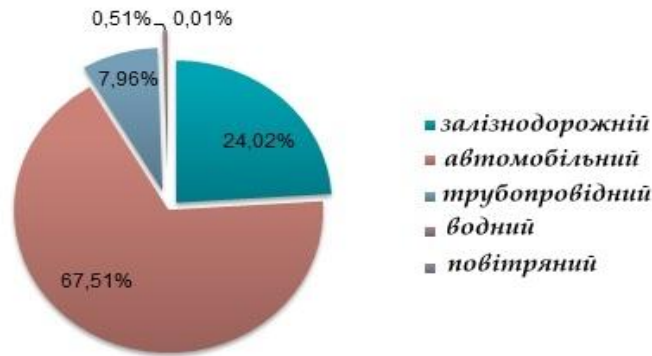


Рис. 2. Питова вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів в 2013 році, в натуральному виразі, %

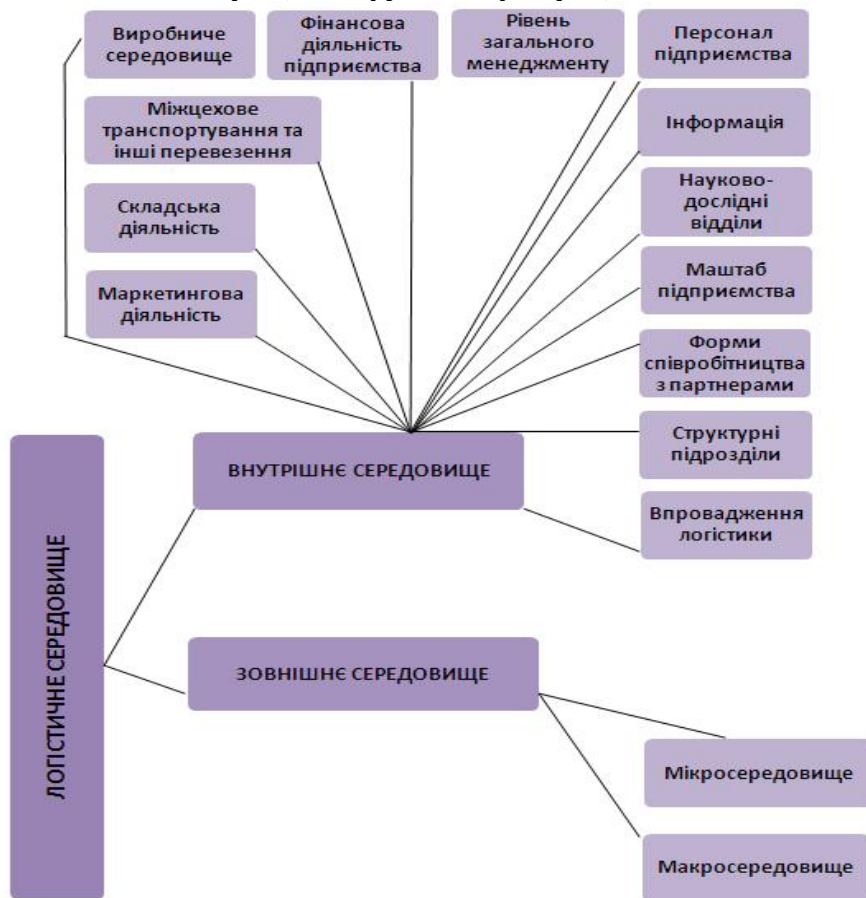


Рис. 3. Структура логістичного середовища підприємства

Аналіз ринку логістичних послуг є важливою складовою ефективною логістичної діяльності і спрямовується на виявлення характерних ознак логістичного середовища та визначення конкретних цілей господарської діяльності підприємства. Ефективність управлінських дій щодо аналізу логістичного середовища значно впливає на ефективність логістичної діяльності підприємства.

Для успішного функціонування на ринку в сучасних умовах машинобудівне підприємство має бути динамічним, гнучким, тому що в зовнішньому та внутрішньому логістичному середовищі відбуваються постійні зміни і все це вимагає високого рівня адаптації та стійкості (рис. 3).

Адаптація та стійкість досягаються шляхом прийняття ефективних управлінських рішень. Необхідність адаптації до змін ринкової кон'юнктури, до внутрішніх та зовнішніх логістичних факторів орієнтує підприємство на досягнення оптимальності потокових процесів та підвищення ефективності всієї господарської діяльності. Оптимізація передбачає максимальну оперативну мобілізацію резервів, організаційних факторів для більш успішної роботи підприємства з використанням оперативних та координаційних функцій логістики. Адаптація підприємства до змін внутрішнього та зовнішнього логістичного середовища – це найкраще пристосування діяльності підприємства до цих змін через раціональні і своєчасні управлінські рішення.

Прийняття виважених рішень у сфері логістичної діяльності базується, перш за все, на аналізі зовнішнього логістичного середовища. Використання ефективних методів збору інформації про стан середовища є умовою проведення достовірного аналізу логістичної діяльності машинобудівного підприємства (рис. 4).

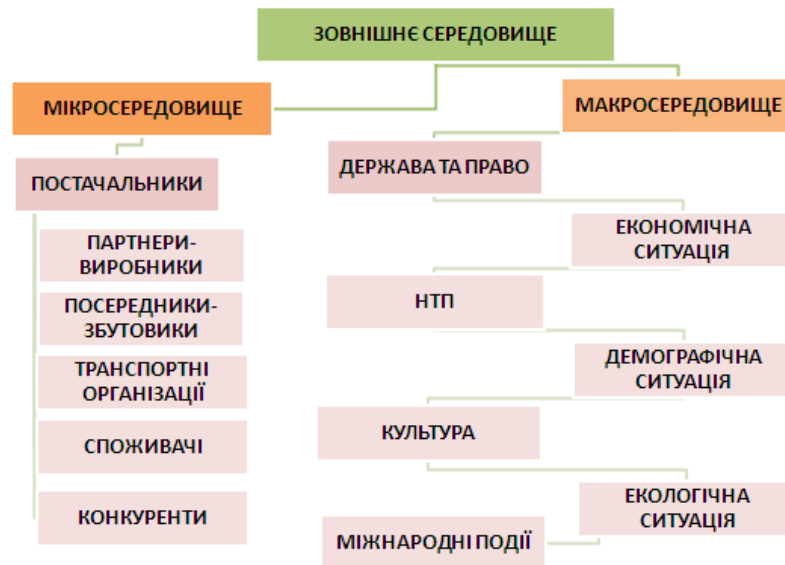


Рис. 4. Складові зовнішнього логістичного середовища підприємства

Формування логістичної системи втрачає зміст, якщо керівництво не враховує важливого значення сучасних інформаційних систем. Перешкодою до визнання їх значущості стає досить велика їх вартість. Однак, незважаючи на вартість інформаційних систем, термін їх окупності невеликий, а також вони

забезпечують ряд переваг: зростання продуктивності праці; розвиток зв'язків із постачальниками та споживачами; підвищення ефективності роботи підприємства; підвищення міжнародної конкурентоздатності; скорочення виробничого циклу на 35–65 % за рахунок застосування засобів моделювання; зростання рівня прибутковості на 5–25 %; зниження рівня оборотних коштів у запасах на 25–55 %; підвищення ефективності використання ресурсів на 15–40 %; підвищення рівня обслуговування клієнтів на 25–60 %; зниження рівня транспортно-заготівельних та виробничих витрат на 5–20 %; зниження рівня браку на 35–65%; підвищення швидкості оборотності коштів.

Варто відмітити, що на відміну від успішного досвіду використання логістичної концепції закордонними компаніями, вітчизняні підприємства ще не повною мірою використовують логістичні системи в господарсько-виробничій діяльності.

Таким чином, подальшого доопрацювання вимагають методичні основи розробки процедури формування дієвої логістичної системи підприємств машинобудування із врахуванням як внутрішнього так і зовнішнього середовища функціонування. Так само потребує ретельної уваги аналіз існуючих систем логістики з подальшими рекомендаціями щодо використання їх у практиці із врахуванням особливостей потоків матеріальних, фінансових та інформаційних ресурсів.

Висновки. Оцінка розвитку машинобудівної галузі за останні роки показує, що вона виявилась нездатною протистояти світовій фінансово-економічній кризі. Хоча в 2011–2013 роках у машинобудуванні відбулись окремі позитивні зрушення, без відповідної модернізації, галузь приречена на поступове згасання. У той же час актуальними та перспективними є наявні можливості машинобудівного комплексу, до яких можна віднести перспективи кооперації підприємств машинобудування регіону.

Для успішного функціонування у торговельному просторі з метою інтеграції машинобудівних підприємств не тільки в вітчизняну а й в світову економіку, необхідно визнати необхідність впровадження концепцій логістики.

Корисним є врахування досвіду високорозвинених країн щодо використання логістики в управлінні комплексним розвитком регіонів, особливою яких є створення регіональних логістичних систем, оскільки відомо, що логістичні системи є потужним засобом економії дефіцитних ресурсів: матеріальних, сировинних, енергетичних, фінансових, інтелектуальних, трудових.

Менеджерам машинобудівних підприємств треба зрозуміти необхідність створення комплексних логістичних утворень машинобудівних підприємств регіону, де б на засадах аутсорсингу здійснювалась маркетингова, інформаційна, постачальна та збутова діяльність підприємств - партнерів.

Такі регіональні утворення були б для машинобудівного комплексу початком розвитку кластерної системи господарювання.

Впровадження підприємствами галузі логістичних методів управління надасть можливість досягти фінансової стійкості, виведе підприємства на вищий рівень розвитку, що дозволить вітчизняному машинобудуванню протистояти міжнародним монополіям, які перешкоджають його інтеграції у світову економіку,

адже, не зважаючи на істотні проблеми, українське машинобудування залишається серйозним шансом України для здійснення якісних змін у структурі національного виробництва та утримання країни від зміщення на узбіччя світової економіки.

Отже, сучасні підприємства машинобудування використовують логістику як нове, прогресивне мислення, методологію найефективнішої виробничо-господарської, підприємницької й комерційної діяльності, яка відкриває широкі можливості й перспективи для підвищення їх ефективності та конкурентоспроможності.

Особливої значущості на підприємствах набуває проблема формування адекватної ринковій економіці сфери обігу, яка обслуговує рух матеріальних і інформаційних потоків. Її вирішення потребує нових підходів використання концепцій логістики, які не тільки можуть істотно вплинути на ефективність підприємств машинобудування за рахунок поліпшення якості постачань і скорочення логістичних витрат у сфері обігу, а й дають змогу одержати додаткові конкурентні переваги на ринку.

Досвід зарубіжних фірм може бути використаний вітчизняними підприємствами машинобудування для: налагодження відносин з постачальниками як з партнерами, підвищення їх відповідальності за якість; забезпечення відповідності між кількістю постачань і потребою в них; використання досвіду системи договорів, де постачанням вантажу займається не виробник сировини, а торгова компанія (посередник); роботи в певних випадках з одним постачальником, який взаємодіє з іншими.

Література

1. Загорна Т. О. Управління ризиками в логістичній системі підприємства / Т. О. Загорна, А. В. Ткачова // *Економіка Крима. Научно-практичний журнал.* – 2009. – № 27. – С. 89–93.
2. Зборовська О. М. Актуальність використання логістики у виробничо-господарській діяльності підприємств. / Зборовська О. М. // *Вестник національного технічного університету «ХПИ»* № 5, 2010 р. – С. 36–42.
3. Клочко Р. Логістика в Україні / Р. Клочко // *Фінансова консультація.* – 2005. – № 17. – С. 13–14.
4. Сумец А. М. Новини логістики. Логістичні витрати та упущена вигода: економічний аспект / А. М. Сумец, Е. Ф. Пелихов // *Логістика: проблеми та рішення.* – 2010. – № 1. – С. 15–27.
5. Баленко І. Адепти логіки / І. Баленко // *Бізнес.* – 2006. – № 22 (697). – С. 144.
6. *Економіка логістичних систем : монографія* / М. Васелевський, І. Білик, О. Дейнека та ін.; за заг. ред. Є. Крикавського та І. Кубіва. – Львів : Національний Університет «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.

Стаття надійшла до редакції 16.04.2015