

УДК 338.45:621:65.012.34 (045)

Бакута А.В.

аспірант кафедри економіки підприємства
Запорізька державна інженерна академія
allabakuta@rambler.ru

УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ МАШИНОБУДУВАННЯ ЗА ДОПОМОГОЮ ЛОГІСТИЧНИХ МЕХАНІЗМІВ НА ШЛЯХУ СТАБІЛІЗАЦІЇ ГАЛУЗІ В ПІСЛЯКРИЗОВИЙ ПЕРІОД

Бакута А.В. Управління підприємствами машинобудування за допомогою логістичних механізмів на шляху стабілізації галузі в післякризовий період. У статті визначено місце та роль машинобудування серед інших галузей економіки. Виявлено основні проблеми та визначено перспективи розвитку галузі. Запропоновано стабілізацію діяльності підприємств машинобудівного комплексу за допомогою логістичних механізмів управління. Означено перспективи передачі логістичних функцій підприємства на правах аутсорсингу.

Бакута А.В. Управление предприятиями машиностроения с помощью логистических механизмов на пути стабилизации отрасли в послекризисный период. В статье определено место и роль машиностроения среди прочих отраслей экономики. Выявлены основные проблемы и определены перспективы развития отрасли. Предложена стабилизация деятельности предприятий машиностроительного комплекса с помощью логистических механизмов. Определены перспективы передачи логистических функций предприятия на правах аутсорсинга.

Bakuta A.V. Management of machine-building enterprises by help the logistics mechanism for way stabilization the branch after crises period. The place and part of engineer were determined among other branches of economy in the article. The main problems were showed and the perspective of development this branch was determined. The stabilization of machine-building complex activities was suggested by the help logistics mechanism. The perspectives of transference the logistics functions enterprise by right of outsourcing were defined.

Постановка проблеми. На стан економіки будь-якої сучасної країни безпосередній вплив має її промисловий комплекс, особливо його найважливіша ланка – машинобудування. Зростання конкуренції на внутрішньому та зовнішньому ринку, розвиток промисловості в країнах з дешевою робочою силою вимагає нових підходів до управління підприємствами машинобудування. Світовий досвід свідчить, що застосування логістичних методів управління надасть підприємствам галузі можливість досягти фінансової стійкості, виведе підприємства на вищий рівень розвитку, адже, не зважаючи на істотні проблеми, українське машинобудування залишається серйозним шансом України для здійснення якісних змін у структурі національного виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам сучасного стану машинобудування України присвячені публікації: Васюка Н.В. [23], Чумакової Т.М. [27], Бондар Ю.Г.[13], Колісника М.К. та Сміха К.Е. [16], Синькевича Н.І та Мазуренка О.Р. [18], Черномазюка А.Г. та Стадника В.В. [21]. Шляхи виходу з кризи підприємств машинобудування розглянули Колісник М.К., Сміх К.Е. [16], Климова І.Г., Черномазюк А.Г. та Стадник В.В.[21]. Аналіз стану та перспективи машинобудівного комплексу України на внутрішніх та зовнішніх ринках висвітлено в публікаціях Дзюби М.І[24].

Проблеми управління промисловим підприємством за допомогою логістичних механізмів висвітлено в наукових працях багатьох вітчизняних та зарубіжних авторів. Питаннями організації логістичного управління займалися: Анікін Б.А. [7, С.299]; Бажин І.І. [1, С. 198, 206, 217], який організацію логістичного управління бачить в організації матеріально-технічного забезпечення та збуту; Комарецький І.М. і Питуляк Н.С. [17, С.67], Крикавський Є.В. [2, С. 293], О.М. Тридід і К.М. Таньков [5, С.44]; Репетецька В.В. [26, С. 150].

Особливості впровадження логістичних механізмів безпосередньо у виробничий процес визначила Сьоміна С.С. [19, С.39-42].

Логістичний менеджмент в управлінні діяльністю промислових підприємств дослідили: Анікін Б.А. [7, С.221]; Крикавський Є.В. [2, С. 139], В.І. Сергеев [4, С. 76-77]. А. Тяпухін та А. Коган [20, С. 10-12] виявили різницю між логістичним менеджментом та управлінською логістикою.

Взаємозв'язок логістичної стратегії із стратегією підприємства означили в своїх дослідженнях: Б.А.Анікін [7, С. 357, 360, 364], І.М.Карп [14, С.171], Крикавський Є.В. [2, С. 131,139], М. Кристофер, І.М. [3, С. 258-261], І.М.Комарецький і Н.С. Питуляк [17, С.65-66], О.М. Тридід і К.М. Таньков [5, С.55]; М.А.Чернишев [8, С. 325-326, 400].

Дослідженнями логістичного управління займалися: Анікін Б.А. [7, С. 326], Бажин І.І. [1, С. 198, 206, 217]. Крикавський Є.В. [2, С. 142], Кристофер, І.М. [3, С. 252-258], І.М.Карп [14, С. 167-168], Климова І.Г. [15, С.41], О.М. Тридід і К.М. Таньков [5, С. 43-44];

Мета статті. Виявити основні проблеми та визначити перспективи розвитку машинобудівного комплексу України. Довести важливість впровадження логістичних механізмів в управління сучасним підприємством машинобудування. Означити перспективи передачі логістичних функцій підприємства на правах аутсорсингу.

Виклад основного матеріалу. Місце та роль вітчизняного машинобудування визначено в загальнодержавній цільовій програмі розвитку промисловості України на період до 2017 року [10]. Також стан машинобудівних підприємств, їх перспективи розвитку та стимулювання висвітлено у державній програмі розвитку машинобудування на 2006-2011 роки [9].

Машинобудування - найбільший комплекс вітчизняної промисловості. Від діяльності машинобудівного комплексу залежить конкурентоспроможність товарів і послуг як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Управління підприємствами машинобудування за допомогою логістичних механізмів на шляху стабілізації галузі в післякризовий період

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.

Машинобудівний комплекс України має дуже складну структуру. Галузі загального машинобудування України станом на 01.01.2008 рік нараховують 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 металоємністю, 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. В своїй попередній роботі [12, с.24] автор запропонував структуру машинобудівного комплексу, але в ході подальшого дослідження у автора що змінилось бачення цього питання.

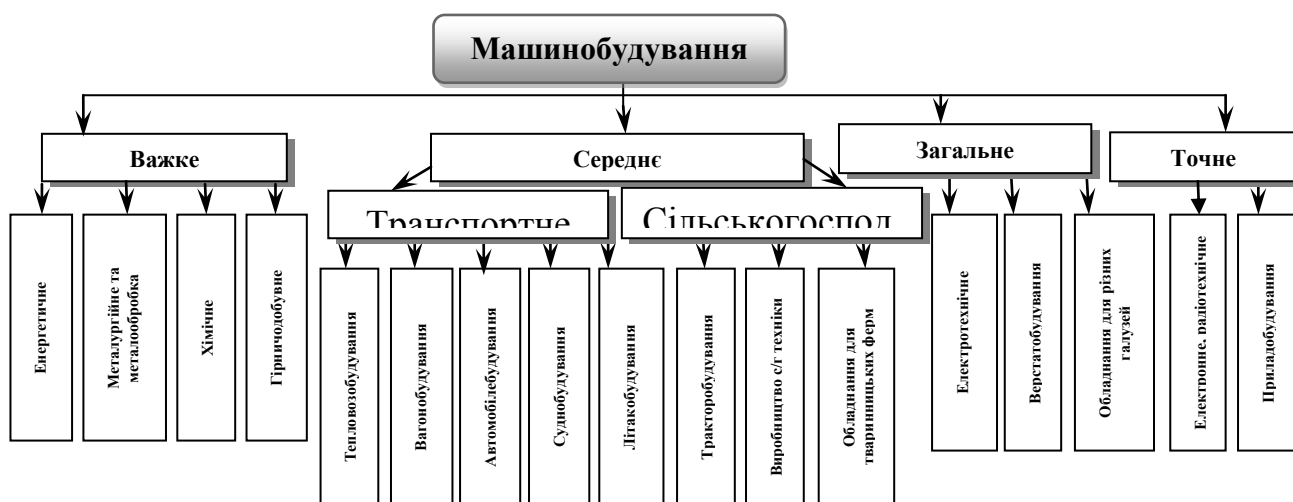


Рисунок 1 – Галузева структура машинобудівного комплексу

Основні галузі машинобудівного комплексу згруповано автором на основі першоджерел [18, 22, 24, 27] та схематично відображено на рисунку 1.

Трансформаційні процеси в машинобудівному комплексі призвели до поглиблення структурних деформацій: домінуючими у промисловому комплексі України є виробництва 3-го і 4-го технологічних укладів. За статистичними даними, в Україні частка обсягу реалізованої продукції промисловості, яку можна віднести до V - го технологічного устрою, а саме виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування знаходиться у межах від 2,7% до 4,1%.

Машинобудівний комплекс є одним з найбільш постраждалих від економічної кризи. У сучасних умовах господарювання підприємства машинобудування змушені функціонувати в умовах жорсткої конкуренції з боку іноземних виробників і за умов відсутності розвинутих ринків збуту.

Через зменшення зовнішнього попиту відбулося зниження експорту продукції машинобудування, зменшення обсягів виробництва та збільшення кількості готової продукції на складах, погіршення фінансових результатів.

Власну характеристику стану виробництва продукції галузями машинобудівного комплексу в 2007-2011 роках автор надав у таблиці 1.

Значну роль у зниженні обсягів виробництва відіграло зменшення закордонних поставок сировини, матеріалів, енергоресурсів, напівфабрикатів та комплектуючих, входження на ринок більш дешевої та якісної імпортової продукції, втрата платоспроможних ринків збуту.

На багатьох підприємствах має місце критичне зношення основних фондів: морально застарілими є практично 100% основних фондів машинобудівних підприємств, фізично застарілими - до 65% основних фондів.

Вимивання обігових коштів дійшло до межі, коли втрачається можливість оновлення асортименту та підтримання необхідної для цього освітньо-кваліфікаційної структури персоналу.

Майже 80% машинобудівних підприємств мають труднощі зі збутом продукції через відсутність обігових коштів, невідповідність виробів потребам споживачів і високі ціни на продукцію.

Черномазюк А.Г., Стадник В.В. [21, С.92-93] наголошують, що певний розвиток отримали лише ті підприємства, продукція яких була конкурентоспроможна на зовнішніх ринках. Але серед них переважна більшість підприємств, що здійснюють первинну обробку металу, тобто створюють продукцію із незначною доданою вартістю. Сподівання, що технологічному оновленню галузі сприятимуть іноземні інвестиції, не виправдалися. Наприклад, у 2010 році лише близько 3 % іноземних інвестицій надійшло у вітчизняне машинобудування для фінансування інноваційної діяльності з усього їх обсягу.

За останні роки кількість інноваційно активних підприємств збільшується, що є досить успішним результатом, враховуючи, що з боку держави майже відсутня належна інноваційна підтримка: 92 % інновацій фінансується за рахунок власних коштів і тільки 0,58 % - за рахунок державного бюджету.

Управління підприємствами машинобудування за допомогою логістичних механізмів на шляху стабілізації галузі в післякризовий період

Висновки науковців: Васюка Н.В. [23], Чумакової Т.М. [27], Бондар Ю.Г. [13], Колісника М.К. та Сміха К.Е. [16], Синькевича Н.І та Мазуренка О.Р. [18], Черномазюка А.Г. та Стадника В.В. [21], які досліджували сучасний стан машинобудування країни та результати власних досліджень, дали змогу виділити такі проблеми в галузі:

- обмежений внутрішній попит на вітчизняну продукцію машинобудування, нерозвиненість внутрішніх ринків;
- незадовільний стан інвестиційної діяльності у галузі, відсутність реальних джерел фінансування;
- низький рівень інноваційної активності вітчизняних підприємств;
- недостатній рівень платоспроможності товаровиробників та низький рівень платоспроможності на ринках збуту продукції машинобудування;
- збільшення критичного рівня зношеності основних виробничих засобів, що негативно впливає на конкурентоспроможність, якість та собівартість продукції;
- руйнування зв'язків з підприємствами і організаціями машинобудування Росії та країн СНД, в яких концентрувалася більша частина НДІ та КБ;
- кадрові проблеми, загроза втрати кваліфікованого персоналу;
- відсутність реального моніторингу потреб у продукції машинобудування, нерозвиненість логістичних мереж, дистриб'юторської системи;
- недостатність обігових коштів, недосконалість механізму середньо- та довгострокового кредитування;
- залежність вітчизняних підприємств від постачань вузлів, деталей та комплектуючих виробів з інших країн, насамперед, з країн СНД;
- недостатній контроль з боку держави за діяльністю монополістів і посередників, що призводить до значного зростання вартості матеріалів, енергоресурсів та комплектуючих виробів.

Зазначені проблеми майже неможливо вирішити без державної підтримки, без точного виконання заходів, розроблених державними програмами розвитку машинобудівного комплексу країни.

Для ефективного розвитку галузей машинобудування необхідно впровадити низку заходів, а саме:

- проведення науково-технічної політики розвитку машинобудування;
- забезпечення потреби комплексу вітчизняною технікою й обладнанням для впровадження сучасних технологій у виробництво;
- розробка ефективних пропозицій щодо удосконалення умов фінансування, оподаткування, кредитування, підприємств вітчизняного машинобудування;
- залучення вітчизняних та іноземних інвестицій для освоєння виробництва нової техніки й обладнання, оновлення основних фондів та реконструкції підприємств вітчизняного машинобудування;
- впровадження наукових досліджень, технологічних і проектних розробок комплексного характеру;

Таблиця 1 - Характеристика стану виробництва продукції галузями машинобудівного комплексу в 2007-2011 роках

Галузь машинобудування	Види продукції галузей машинобудування	Характеристика стану виробництва
Важке	Великогабаритні та металоємні машини, обладнання для енергетики, металургії, гірничодобувної та хімічної промисловості.	Спад виробництва в 2008-2009 роках у середньому по галузі на 20,06 % по відношенню до 2007 та поступове відновлення виробництва в 2010 році та зростання випуску продукції на 34,36 % в основному за рахунок силових двигунів, навантажувачів, конвертерів та машин бурильних.
Середнє: транспортне та сільського господарства	Продукція з високою праце- та фондоємністю: транспортне машинобудування, тракторобудування, устаткування для комбікормової промисловості	Спостерігається спад виробництва в кризовий період (2008-2009 роки) в середньому на 23,27 % в транспортному машинобудуванні та значні темпи зростання виробництва в середньому на 119,97 % в 2010 році в основному за рахунок виробництва тролейбусів та залізничних локомотивів більше ніж на 200 % відносно 2009 року. Виробництво продукції сільськогосподарського машинобудування має нестабільне коливання темпів виробництва: спад на 25,54 в тракторобудуванні та виробництві сільськогосподарської техніки в 2008-2009 році та зростання темпів виробництва обладнання для тваринницьких ферм у 2007-2010 році в середньому 116,85 %. Стрімке зростання виробництва тракторів та плугів у 2010 році в середньому більше ніж на 300 % відносно 2009 року.
Загальне	Машини, апарати та інші вироби, необхідні для перетворювання, передачі та споживання електроенергії; виробництво верстатів; виробництво автоматичних ліній з виготовлення продукції харчової промисловості, різні види машин та техніки для легкої промисловості, побутові прилади.	Спад виробництва в 2008-2009 роках у середньому на 20,43 % та зростання темпів виробництва в 2010 в середньому на 23,75 % в основному за рахунок машин та автоматизованих ліній для харчової промисловості.
Точне	Виробництво наукоємної продукції: електронне, радіотехнічне, приладобудування,	Незначний спад виробництва в період 2007-2009 років на 6,54 % та незначні темпи зростання в 2010 році: на 8,93 %. Постійний спад значними темпами виробництва приладів та апаратури для автоматичного регулювання та керування, телевізорів у середньому на 226 %.

- скорочення витрат енергетичних і матеріальних ресурсів при виготовленні, технічному обслуговуванні та ремонті техніки й обладнання,
- скороченню витрат з постачання та збуту продукції, витрат на маркетингову та інформаційну діяльність;
- сприяння розвитку регіональних логістичних утворень, як засобу інтеграції підприємств вітчизняного машинобудування в світову економіку; розвиток кластерної системи господарювання.

Без цього не можна досягти конкурентоздатності не лише на зовнішньому ринку, але й на внутрішньому, оскільки вітчизняному машинобудуванню протистоять великі міжнародні монополії, які перешкоджають і будуть перешкоджати його інтеграції у світову економіку.

За матеріалами власних досліджень, у попередній публікації [12, с.31] бачення сучасного стану та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України було надано автором схематично.

Менеджмент машинобудівних підприємств також має невідкладно реагувати на зміни в суспільстві, на поглиблення процесів глобалізації, на значні структурні зрушення та інформатизацію бізнесу; основним його завданням є забезпечення конкурентоспроможності в нових соціально-економічних умовах, відповідна трансформація матеріально-технічного забезпечення підприємств. Основою в вирішенні зазначених завдань є активне застосування ефективних методів управління господарською діяльністю, серед яких одне з найбільш помітних місць займає логістичне управління.

Автор роботи погоджується з висновками І.М. Комарницького та Н.С.Питуляка [17, С.62-63], які проаналізувавши сучасні напрямки розвитку логістики та вплив логістики на діяльність підприємств дійшли висновку, що застосування логістичних технологій в Україні ще не набуло широкого розвитку. Можна говорити про застосування по елементної логістики. Здебільшого вдаються до логістичних рішень, які стосуються окремих ланок діяльності або їх функцій: закупівлі матеріалів, планування виробництва, формування запасів, організації транспортування. Дуже рідко можна зустріти застосування логістичних підходів, які спрямовані на управління матеріальними потоками. Використання логістичних концепцій щодо організації діяльності притаманне переважно українським підприємствам з іноземними інвестиціями. Такі підприємства організовують свою діяльність на засадах логістичної системи. Застосування за елементною логістикою може зумовити виникнення проблеми в разі конфліктності попередньої системи з елементами прогресивної логістичної системи.

Логістика оптимізує потокові процеси, сприяє їх перетворенню та інтеграції. Це нова форма управління підприємством, зовсім відмінна від традиційної.

Порівняльний аналіз традиційної та логістичної концепції управління підприємством, зроблений І.М. Комарницьким та Н.С. Питуляком в своєму дослідженні. Крім цього, автором було досліджено порівняльний аналіз концепції масового та «стрункого» виробництва, проведеного Б.А. Анікіним в [7, С.365] та М.А. Чернишевим [8, С.20]; порівняльний аналіз стратегії запасів і

стратегії ЛТ, проведений Є.В. Крикавським [2, С.197-198]; порівняння концепції «точно своєчасно» та традиційного менеджменту, яке провели Л.Б.Миротін та В.І. Сергєєв в [6, С.168-169]. На основі вивченого матеріалу можна запропонувати власне бачення порівняльного аналізу ознак традиційної концепції управління, зорієнтованого на масове виробництво та логістичну концепцію управління, зорієнтованого на «струнке» виробництво за основними показниками та факторами. Порівняльний аналіз зведений автором у таблиці 2.

На думку автора, заслуговує на увагу дослідження російських науковців Олексія Тяпухіна та Олександра Когана [20, С.10], в якому визначено різницю між управлінською логістикою та логістичним менеджментом в управлінні. За їх визначенням, логістичний менеджмент реалізується в допоміжних функціональних областях діяльності підприємства, а управлінська логістика являє собою концепцію управління усім підприємством.

Таблиця 2 - Порівняльний аналіз ознак традиційної концепції управління, зорієнтованого на масове виробництво та логістичну концепцію управління, на "струнке" виробництво за основними показниками та факторами

Показники та фактори	Ознаки традиційної концепції управління, зорієнтованої на масове виробництво	Ознаки логістичної концепції управління, зорієнтованої на "струнке" виробництво
Управління	Авторитарний стиль управління; Складна схема організації; Низький рівень виробничої інтеграції; Прагнення уникнути ризику; Зовнішній контроль; Діяльність сконцентрована на витратах.	Участь робітників в управлінні; Проста схема організації; Високий рівень виробничої інтеграції; Прагнення до нововведень; Внутрішній контроль, саморегулювання; Діяльність, сконцентрована на споживачеві.
Організація виробництва. Продукція. Якість.	Принципи Форда, Тейлора, Файоля; Збільшення масштабів виробництва, рівня спеціалізації та стандартизації; Прагнень максимального випуску продукції; Оптимізація функцій виробництва; Тривалість виробничого циклу охоплює великий часовий інтервал; Масове виробництво, орієнтоване на виконання певної програми та складування; Високий рівень готовності продукції, що виготовляється, до споживання; Допускається невелике число дефектів.	Виробництво, орієнтоване на замовлення клієнтів, тобто попит; Зростання номенклатури виробів, зменшення партій випуску, підвищення якості продукції та послуг; Забезпечення гнучкості виробництва продукції; Оптимізація матеріального потоку; Тривалість виробничого циклу підтримується на мінімально можливому рівні; Низький або середній рівень готовності продукції до кінцевого споживання; Постійна найвища якість, нуль дефектів.

Продовження таблиці 2

Персонал	Управління здійснює загальний менеджмент; Люди як продовження машин; Люди як засіб економії витрат.	Погодження дій як робітників, так і управлінського персоналу; Люди і машини доповнюють один одного; Люди як ресурси.
Відносини з контрагентами (постачальники та перевізники)	Можливість частотої зміни постачальників – уникнення одного джерела; Відсутність взаємної мотивації і наявність конкуренції; Жорсткі переговори з обох сторін; Комунікації – мінімум обміну інформації; тісний контроль.	Постачальники як партнери, спілки типу joint venture; Кількість постачальників невелика, тривалі відкриті зв'язки; Комунікації – відкритість; доступ до інформації; спільне вирішення проблем; численні зв'язки.
Виробничі запаси	Запаси комплектуючих "на непередбачуваний випадок"; Запаси незавершеного виробництва як необхідний елемент виробничої системи; Великі запаси; цінові знижки; зниження витрат завдяки великому обсягу виробництва; страхові запаси.	Мінімальні запаси комплектуючих; Усунення запасів незавершеного виробництва; Низькі запаси при надійному, "постійному" поповненні.
Виробнича потужність, інновації	Високий рівень використання виробничих потужностей; Надлишки у вигляді матеріалів для забезпечення виробництва; Подовжений годинний цикл диспозиції; Інновації та підтримка технологічним обладнанням надається за необхідності.	Висока пропускна спроможність; Надлишки у вигляді потужності; Дуже скорочений цикл диспозиції, наявність добових та годинних проміжків; Попередня інноваційна підтримка технологічним обладнанням.
Збут	Збут немає пріоритетного значення; Звичайна мета – максимізація об'єму випуску готової продукції; Довгі періоди реалізації замовлення; обмежена еластичність.	Прагнення до виробництва невеликих партій готової продукції; Короткий час реалізації замовлення; обслуговування клієнта пристосоване до його вимог.

Іншими словами, логістичний менеджмент служить основою для розробки функціональної стратегії, а управлінська логістика – корпоративної.

Автор роботи поділяє думку науковців, які бачать взаємозв'язок та взаємозалежність між логістичною стратегією та стратегією підприємства й висловлюють свій погляд на це питання:

І.М.Комарницький та Н.С. Питуляк [17, С.65-66] розглядають логістичні цілі як невід'ємний елемент побудови стратегії підприємства. Логістична стратегія та стратегія підприємства мають однакове спрямування. Логістична стратегія забезпечує досягнення стратегії підприємства. Обидві стратегії базуються на подібних взаємопов'язаних принципах, в основі яких – досягнення максимальних економічних результатів.

О.М.Тридід та К.М. Таньков [5, С.55] вважають, що логістична стратегія промислового підприємства забезпечує процес формування політики підприємства у сфері логістики, спрямованої на планування та управління внутрішніми та зовнішніми потоковими процесами на основі їх інтеграції і координації, з метою отримання конкурентної переваги. Вона формує зв'язки між корпоративною стратегією і окремими логістичними функціями (операціями), що реалізуються у логістичній системі підприємства та за її межами.

В.І. Сергєєв [4, С.477] зазначає, що розробка логістичної стратегії займає центральне місце у фірмі поряд з корпоративною маркетинговою та виробничою стратегіями. Логістична стратегія повинна не суперечити корпоративній стратегії фірми.

Отже, логістика є важливим елементом організації діяльності підприємства.

Стосовно машинобудівних підприємств Репетацька В.В. [26, С.149] зазначає, що проблеми в управлінні діяльністю є на всіх підприємствах. Проте мають значні переваги ті машинобудівні підприємства, на яких організовано відділ логістики, порівняно з підприємствами, що такого відділу не мають і логістичний підхід не застосовують. Саме тому впровадження логістичного управління на машинобудівних підприємствах має посідати одне з центральних місць у системі сучасних важелів управління.

Логістичне управління – це комплекс управлінських дій, які базуються на поєднанні планування та контролю операцій з організації процесів, на управлінні операціями та управлінні запасами.

Організація логістичного управління на підприємстві здійснюється відповідно до бізнес-процесів і спрямовується:

- в постачанні – на підвищення ефективності роботи, що досягається вибором компетентних постачальників, оптимізацією процесу закупівлі, дослідженням ринку закупівлі, формуванням стратегії та тактики закупівлі;
- в складуванні – на удосконалення процесів складування за допомогою впровадження складських технологій, підвищення якості складських послуг, їх стандартизації та раціонального розміщення;
- в транспортному забезпеченні – на розробку раціональних схем поставок, маршрутизацію перевезень, оптимальне завантаження транспорту, забезпечення єдності процесу транспортування з виробничими та складськими процесами, забезпечення обліку на транспорті;
- в збутовому забезпеченні – на системне дослідження ринку, підвищення швидкості оформлення та обробки замовлень, підвищення рівня логістичного сервісу, зменшення кількості рекламацій, штрафів тощо.

Своє ставлення до використання логістичних механізмів в управлінні підприємствами галузі автор роботи окреслив у [11, С.3, 5-8].

Логістика містить у собі істотний нереалізований потенціал зниження витрат і поліпшення якості постачань, а відповідно, і підвищення конкурентоспроможності підприємств.

На сучасному етапі розвитку логістика вирішує такі завдання:

Управління підприємствами машинобудування за допомогою логістичних механізмів на шляху стабілізації галузі в післякризовий період

- 1) надходження всіх матеріалів у відповідній кількості, якості й асортименті до місця споживання;
- 2) зміна запасів матеріалів у відповідь на інформацію про можливості їх швидкого придбання;
- 3) зміна політики продажу вироблених товарів на політику виробництва товарів, які продаються;
- 4) зменшення оптимального розміру партії постачання та обробки до одиниці;
- 5) якісне виконання всіх замовлень у мінімальні строки.

На відсутність належним чином налагодженої логістики на машинобудівельних підприємствах України вплинули консервативні погляди та близорукість топ-менеджменту українських підприємств на тлі радянського менталітету, нездатного усвідомити важливість впровадження логістичних концепцій в управління сучасним підприємством машинобудування.

Логістика дає змогу скоротити час виробництва продукції, знизити її собівартість. Встановлено, що застосування принципів логістики дає змогу, наприклад, скоротити на 30-50 % рівень запасів сировини та матеріалів, на 25-30 % - транспортні витрати. Дані Європейської асоціації логістики свідчать про те, що застосування логістичних розробок дає можливість скоротити час виробництва товарів на 25 %, знизити собівартість продукції на 30 %, скоротити обсяги матеріально-технічних запасів на 30-70 %.

Удосконаленню діяльності підприємства сприяє і розвиток аутсорсингу - передача в управління спеціалізованим фірмам всього процесу бізнесу або його окремих функцій.

Передача логістичних функцій підприємства спеціалізованій фірмі дозволяє підвищити конкурентоспроможність підприємства на ринку, завдяки:

Зростанню ефективності:

- скорочення операційних витрат – (перехід від постійних до змінних витрат) – у разі, якщо підприємство самостійно займається логістикою, результатом будуть фіксовані витрати (напр., на підтримку складів, транспортного парку), розмір яких не залежатиме від загального товарообігу, в той час як аутсорсинг комплексного логістичного обслуговування дозволяє досягнути скорочення витрат;

- скорочення інвестицій у сфері логістики (склади, транспортний парк та співробітники) забезпечує більшу ефективність та гнучкість діяльності компанії.

Підвищенню якості:

- вища якість ринкового обслуговування та економія часу – швидші та своєчасні доставки товарів, гнучкість логістичних рішень залежно від потреб клієнтів, професійне управління ресурсами, детальний контроль.

- сучасні логістичні рішення – з огляду на ринкові тенденції, завдяки глибшому розумінню логістичних процесів та власним ноу-хау логістичного оператора.

Досвідчений та професійний логістичний оператор створює імідж компанії та гарантує надійність та безпеку.

Наприклад, компанія «Hyundai» в Великобританії передала на аутсорсинг логістичному оператору компанії «Lex» виконання таких робіт: управління запасами, прогноз попиту, зворотну логістику, навчання дилерів. «BMW» залучає компанію «Exel» до управління глобальним розподілом запчастин для марки «Rolls Royce».

Передавши функції логістики зовнішнім структурам, підприємства можуть зосередитись на основних завданнях, позбавитися проблем підбору спеціалістів з логістики, знизити витрати.

Висновки. Оцінка розвитку машинобудівної галузі за останні роки показує, що вона виявилась нездатною протистояти світовій фінансово-економічній кризі.

Хоча в 2010-2011 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, особливістю 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.

Список літератури:

1. Бажин И.И. Логистика: [утв. МОНУ в качестве учебника для студентов высших эконом. уч. заведений] / Бажин И.И. – Харьков: Консум, 2004.–240 с.

2. Крикавський Є.В. Логістичне управління: [підручник] / Крикавський Є.В. – Львів: Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, 2005. – 684 с. 26.
3. Christopher M. Logistyka i zarzadzanie lancuchem podazy / Christopher M. – Krakow: Wydaw. PSB, 1998.- 273 с
4. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: [учебник] / Сергеев В.И. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 608 с.
5. Тридід О.М., Таньков К.М. Логістичний менеджмент: [навчальний посібник] /За ред. проф., д-ра економ. наук О.М.Тридіда / О.М. Тридід, К.М. Таньков. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2005. – 224 с.
6. Основы логистики: учеб. пособие / [Л.Б.Миротин, В.И.Сергеев] под ред.Л.Б.Миротина. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 200 с.
7. Логистика: учебник / [Аникин Б.А., Дыбская В.В., Колобов А.А. и др.] под ред. Б.А. Аникина. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 368 с.
8. Логистика: учеб. пособие / [Чернышев М.А., Алёшин В.А., Анопченко Т.Ю. и др.] под общ. ред. М.А. Чернышева. – Ростов н/Д: Феникс, 2009. – 459 [1] с. – (Высшее образование).
9. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.04.2006 року № 516 «Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006-2011 роки».
10. Розпорядження Кабінету міністрів України від 9 липня 2008 року № 947-р «Про схвалення концепції проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості України на період до 2017 року»
11. Бакута А.В. Аутсорсинг – основа співробітництва логістичних центрів з промисловими підприємствами на шляху до оптимізації витрат / А.В. Бакута // Зб. наук. праць. Приазовського державного технічного університету “Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності”. – Маріуполь: Видавництво ПДТУ, 2011.- Т.3.- С. 252-257.
12. Бакута А.В. Сучасний стан машинобудівного комплексу України: проблеми та перспективи / А.В. Бакута // Зб. наук. праць Запорізької державної інженерної академії “Економічний вісник”. - Запоріжжя: Видавництво ЗДІА, 2012. - № 2. - С. 22-32
13. Бондар Ю.Г. Ретроспективний огляд та сучасний стан українського машинобудування / Ю.Г. Бондар // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. - 2011. - № 5. - С.113-120.
14. Карп І.М. Роль інтегрованої логістики в управлінні підприємством / І.М. Карп // Актуальні проблеми економіки. – 2004. - № 2 (32). – С. 166 – 171.
15. Климова І.Г. Особливості логістичного управління на підприємствах машинобудування / І.Г. Климова // Інвестиції: практика та досвід. – 2007. - № 22. - С. 39-41.
16. Колісник М.К., Сміх К.Е. Стан підприємств машинобудування в Україні і можливі шляхи виходу з кризи за допомогою стратегії інтеграції / М.К. Колісник, К.Е. Сміх // Регіональна економіка. - 2008. - №4. - С.163-172.

17. Комарницький І.М., Питуляк Н.С. Теоретичне обґрунтування організації логістики на підприємствах / І.М. Комарецький, Н.С. Питуляк // Регіональна економіка. – 2007. - № 4. – С. 61 – 68.

18. Синькевич Н.І., Мазуренок О.Р. Роль машинобудівного комплексу в економічному розвитку країни / Н.І. Синькевич, О.Р. Мазуренко // Актуальні проблеми економіки. – 2011. - № 8(122). - С.149-155.

19. Сьоміна С.С. Загальні засади та характерні особливості впровадження логістичних механізмів у виробничий процес машинобудівних підприємств / С.С. Сьоміна // Інвестиції: практика та досвід. – 2011. - № 10. – С. 38-42.

20. Тяпухин А., Коган А. Логистический менеджмент или управленческая логистика? / А. Тяпухин, А. Коган // РИСК. – 2004. - № 3. – С. 4 – 12.

21. Черномазюк А.Г., Стадник В.В. Сучасні тенденції розвитку вітчизняного машинобудування та його ресурсні детермінанти / А.Г.Черномазюк, В.В. Стадник // Вісник Запорізького національного університету. – 2010. - № 2(6). - С.91-99.

22. Шапуров О.О. Стан і тенденції розвитку машинобудування / О.О.Шапуров //Актуальні проблеми економіки. – 2009. - № 3(93). – С. 57-63.

23. Васюк Н.В. Аналіз та перспективи розвитку підприємств машинобудування [Електронний ресурс] /Режим доступу – <http://www.confcontact.com>.

24. Дзюба М.І. Хмельницький Національний університет. Аналіз стану машинобудівних підприємств України на зовнішніх та внутрішніх ринках [Електронний ресурс] / Режим доступу – <http://mev-hnu.at.ua>.

25. Державний комітет статистики в Україні [Електронний ресурс]/Режим доступу - <http://www.ukrstat.gov.ua>.

26. Репетецька В.В. Обґрунтування організації логістичного управління на - підприємствах машинобудування [Електронний ресурс] / Режим доступу – [http:// www.nbu.gov.ua](http://www.nbu.gov.ua).

27. Чумакова Т.М. Аналіз сучасного стану машинобудівного комплексу України [Електронний ресурс] / Режим доступу – <http://www.nbu.gov.ua>.

Ключові слова: машинобудівний комплекс; галузь; стан підприємств; тенденції розвитку; потенціал; інновації; економіка; продукція; постачання; збут; логістичні механізми управління; аутсорсинг.

Ключевые слова: машиностроительный комплекс; отрасль; состояние предприятий; тенденции развития; потенциал; инновации; экономика; продукция; снабжение; сбыт; логистические механизмы управления; аутсорсинг.

Key words: Complex of mechanical engineering; branch; state of enterprises; tendency of development; potential; innovations; economy; production; supply; sale; logistics mechanism of management; outsourcing.

Надійшла до редакції 01.10.2012р.