

3. Покращити конкурентний статус підприємства з виробництва зошитів можна переважно за рахунок зовнішнього розвитку, перевагою якого є використання економічного, капітального, виробничого тощо видів потенціалу, зростаючих можливостей неперервного вдосконалення на засадах реінжинірингу; інтегрованого управління на засадах партнерського маркетингу.

1. *Strategy: Seeking and Securing Competitive advantage. Edited by C.A. Montgomery and M.E. Porter. Harvard Business Review, 1991.* 2. *Fred R. David. Strategic Management, forth edition. Macmillan Publishing Company, 1991.* 3. *Thompson, Fulmer, Strickland. Readings in Strategic Management, third edition. Richard D. IRWIN, Inc.,* 4. *Крикавський Є. В. Логістичне управління: Підручник. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2005. – 684 с.* 5. *Сульє Д. Економічний аналіз стратегій підприємства. Париж, 1992.* 6. *Забелин П. В., Мусеева Н. К. Основы стратегического управления: Учеб. пособие. – М.: Информационно-внедренческий центр "Маркетинг", 1998.* 7. [www.kancport.com.ua](http://www.kancport.com.ua). 8. *Гладунов О.В., Холод О.М. Дослідження регіонального ринку поліграфії // Маркетинг в Україні. – 2004. – №2. – С. 21–23.* 9. *Вютрих Г.А., Винтер В.Б. Конкурентоздатність глобальних підприємств // Проблемы теории и практики управления, №3, 1995.*

УДК 65.014.1+658.3108

Л.Ю. Шевців

Національний університет «Львівська політехніка»

## ІДЕНТИФІКУВАННЯ ТА ОЦІНЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ЕФЕКТІВ ВІД ЗМІНИ ОБСЯГУ І СТРУКТУРИ ЛОГІСТИЧНИХ ВИТРАТ

© Шевців Л.Ю., 2008

Розкрито сутність методичних рекомендацій із ідентифікування та оцінювання ефекту фінансової стійкості машинобудівного підприємства під впливом зміни логістичних витрат. Запропоновані методичні рекомендації передбачають: графічну схему впливу логістичних витрат на фінансову стійкість машинобудівних підприємств; взаємозв'язки між видами і станами досліджуваних ознак під час ідентифікування ефектів від зміни обсягу і структури логістичних витрат; комбінації змін станів логістичних витрат та показників фінансової стійкості машинобудівних підприємств, а також класифікацію цих комбінацій.

In the article essence of methodical recommendations is exposed from authentication and evaluation of effect of change of financial firmness of machine-building enterprise under act of change of logistic charges. Offered methodical recommendations include: graphic chart of influence of logistic charges on financial firmness of machine-building enterprises; intercommunications between kinds and states of the probed signs during authentication of effects from the change of volume and structure of logistic charges; combinations of state of logistic charges and indexes of financial firmness of machine-building enterprises transitions, and also classification of these combinations.

**Постановка проблеми.** На етапі планування логістичних витрат і внаслідок реалізації сформованих планів важливою науковою і управлінською проблемою є адекватно ідентифікувати та оцінити ефекти від логістичних витрат. Варіативність трактувань ознак, які засвідчують факт

виникнення певного логістичного ефекту, а також його величину, як стверджують керівники машинобудівних підприємств (ВАТ «Ватра», ВАТ «Тернопільський комбайновий завод», ЗАТ «Сімферопольський електротехнічний завод», ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море», ВАТ «Тернопільський радіозавод «Оріон», ВАТ «Харківський верстатобудівний завод», ВАТ «Харківський підшипниковий завод», ВАТ «Турбоатом», ВАТ «Чернівецький ремонтно-механічний завод», ВАТ «Чернівцісільмаш», ДП «Харківський машинобудівний завод «ФЕД»», ДП «Завод ім. Малишева», ВАТ «Полтавський турбомеханічний завод», ВАТ «Електромотор», ЗАТ «Завод комунального транспорту», ТЗОВ «Львівські автобусні заводи», ВАТ «Львівський завод «Автонавантажувач», ВАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів», ТЗОВ УН «Вебасто-Електрон»), негативно впливає на раціональність управлінських рішень під час управління потоками ресурсів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Внаслідок аналізування наукових праць, які присвячені проблемам логістики [1–13 тощо], виявлено, що логістичні витрати машинобудівних підприємств здійснюються заради певних ефектів. Більшість науковців і керівників машинобудівних підприємств стверджують, що логістичні ефекти мають синергійний характер і здебільшого вони набувають форм отримання економії на витратах, раціоналізації управлінських дій під час управління потоками ресурсів, прискорення оборотності використання ресурсів, підвищення рівня змістовності використовуваної інформації під час формування і реалізації логістичних рішень тощо. Незважаючи на доволі велику кількість наукових праць, присвячених проблемам формування та оцінювання логістичних витрат, досі не існує достатньо обґрунтованої і загально визнаної позиції щодо ідентифікування та оцінювання логістичних ефектів під впливом зміни логістичних витрат.

**Формування цілей статті.** Метою статті є розкрити сутність методичних рекомендацій з ідентифікування та оцінювання ефекту зміни фінансової стійкості машинобудівного підприємства під впливом зміни логістичних витрат.

**Виклад основного матеріалу.** Виконані дослідження дозволяють стверджувати, що наведені різними авторами види ефектів логістичних витрат доцільно доповнити ефектом зміни фінансової стійкості машинобудівного підприємства. Вивчення низки літературних джерел і ознайомлення із позиціями керівників машинобудівних підприємств показало, що цей ефект досліджений доволі фрагментарно, зокрема, немає системних уявлень про те, як логістичні витрати впливають на фінансову стійкість машинобудівного підприємства, який характер змін фінансових показників необхідно очікувати під впливом збільшення чи зменшення логістичних витрат. Не відомо також, у яких випадках керівникам машинобудівних підприємств доцільно ухвалювати регулюючі рішення стосовно повного і своєчасного отримання очікуваного ефекту.

Необхідність пошуку шляхів ідентифікування і оцінювання впливу зміни обсягу та структури логістичних витрат на фінансову стійкість машинобудівних підприємств виявлено під час акумулювання і обробки експертної інформації щодо актуальних проблем формування логістичних витрат машинобудівними підприємствами. Опрацювання залученої інформації показало, що більшість експертів визнають факт погіршення фінансової стійкості машинобудівних підприємств під впливом понесення логістичних витрат через відсутність системного підходу до вибору пріоритетних логістичних ефектів та встановлення взаємозв'язків між можливими логістичними ефектами.

З метою побудови графічної схеми впливу логістичних витрат на фінансову стійкість машинобудівного підприємства серед керівників машинобудівних підприємств виконували дослідження на предмет виявлення фінансових показників, які, як вони вважають, найбільшою мірою характеризують фінансову стійкість машинобудівного підприємства. Узагальнення експертної інформації показало, що фінансову стійкість найкраще характеризують такі абсолютні та відносні показники, як валовий дохід, валюта балансу, власний капітал, поточні активи, поточні зобов'язання, прибуток, сукупні зобов'язання, ліквідність, оборотність валюти балансу, платоспроможність, рентабельність валюти балансу, рентабельність власного капіталу, рентабельність поточних активів (табл. 1).

## Показники фінансової стійкості машинобудівного підприємства

Назви показників	Способи розрахунку показників
Валовий дохід	Добуток кількості реалізованої підприємством продукції і її ціни, відкоригований на величину податку на додану вартість на інших акцизів
Валюта балансу	Сума оборотних і необоротних активів
Власний капітал	Різниця між валютою балансу і сукупними зобов'язаннями
Поточні активи	Різниця між валютою балансу і необоротними активами
Поточні зобов'язання	Різниця між сукупними і довгостроковими зобов'язаннями
Прибуток	Різниця між валовим доходом і сукупними витратами підприємства
Сукупні зобов'язання	Різниця між валютою балансу і власним капіталом підприємства
Ліквідність	Співвідношення поточних активів і поточних зобов'язань
Оборотність валюти балансу	Співвідношення валового доходу підприємства і його валюти балансу
Платоспроможність	Співвідношення власного капіталу підприємства і сукупних зобов'язань
Рентабельність валюти балансу	Співвідношення прибутку підприємства і його валюти балансу
Рентабельність власного капіталу	Співвідношення прибутку підприємства і його власного капіталу
Рентабельність поточних активів	Співвідношення прибутку підприємства і його поточних активів

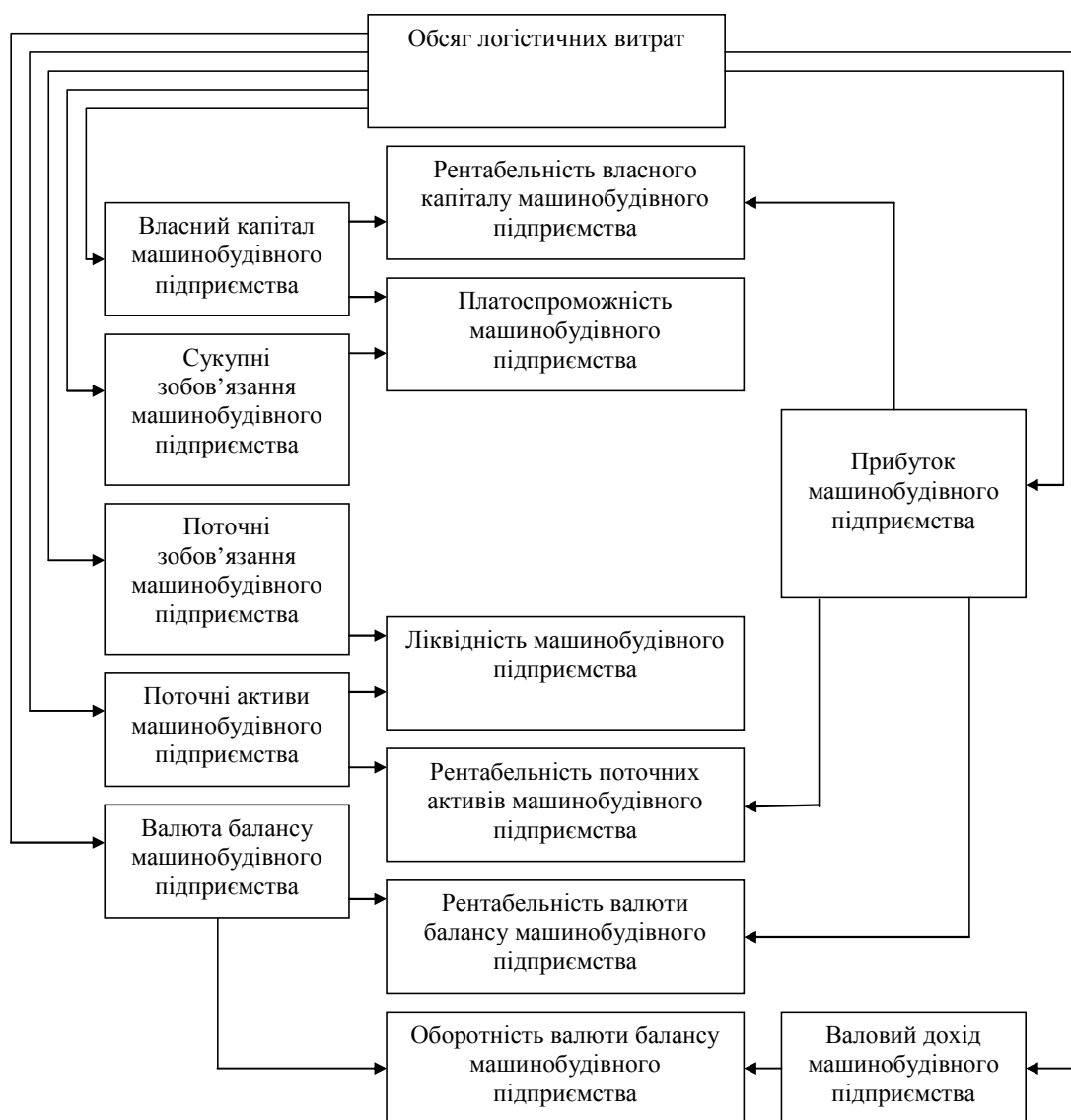


Рис. 1. Вплив логістичних витрат на фінансову стійкість машинобудівного підприємства

Як зрозуміло з рис. 1, обсяг логістичних витрат лінійно пов'язаний із абсолютними показниками, які характеризують фінансову стійкість машинобудівного підприємства (валовий дохід, валюта балансу, власний капітал, поточні активи, поточні зобов'язання, прибуток, сукупні зобов'язання), і мають опосередкований вплив на відносні фінансові показники (ліквідність, оборотність валюти балансу, платоспроможність, рентабельність валюти балансу, рентабельність власного капіталу, рентабельність поточних активів).

Так, збільшення логістичних витрат призводить до зростання обсягу собівартості готової продукції і до зростання її частки в структурі валового доходу машинобудівного підприємства за умови стабільності цін на готову продукцію. Це є причиною зменшення величини прибутку у валовому доході підприємства. Величина прибутку підприємства, що отримана за попередній період, прямо впливає на балансову вартість власного капіталу на звітну дату.

Як відомо, нерозподілений прибуток реінвестується і, отже, збільшує підсумок власного капіталу підприємства. Своєю чергою, у разі отримання підприємством від'ємного прибутку (збитку) на його величину зменшується підсумок власного капіталу. Як зрозуміло з табл. 1, за значеннями прибутку і власного капіталу підприємства обчислюється рентабельність власного капіталу. Якщо обсяг логістичних витрат зріс настільки, що підприємство отримало збиток, то виникає зниження рентабельності власного капіталу, а під час зростання обсягу прибутку під впливом логістичних витрат у звітному періоді, порівняно з базовим, його прибутковість підвищується. Необхідно зазначити також те, що зміна величини власного капіталу, яка зумовлена зростанням чи зниженням обсягу отриманого підприємством прибутку внаслідок понесення ним логістичних витрат, впливає також на рівень платоспроможності підприємства. Чим більша частка власного капіталу у структурі валюти балансу підприємства, тим вищий рівень платоспроможності.

Щодо валюти балансу, то її величина на різні дати балансу, як правило, змінюється, оскільки у кожному звітному періоді міняються залишки на балансових рахунках підприємства і різним є фінансовий результат діяльності. Фахівці стверджують, що зростання чи зниження прибутковості підприємства і величини його власного капіталу безпосередньо спричиняє пропорційну зміну обсягу валюти балансу, але тільки опосередковано впливає на зобов'язання підприємства як складову валюти балансу. Тобто зміна прибутковості підприємства і обсягу власного капіталу доцільно розглядати лише як фактор можливої зміни обсягу зобов'язань підприємства і умов їх отримання. У випадку, коли зростання власного капіталу під впливом раціонально понесених логістичних витрат не спричинили виникнення нових зобов'язань підприємства, то покращується його платоспроможність. Якщо ж зобов'язання зросли і їх частка у структурі валюти балансу перевищила частку власного капіталу, то підприємство перетворюється на неплатоспроможне, тобто фінансово нестійке.

Грунтуючись на загальнообліковому принципі балансової рівності, зміна підсумку правої сторони балансу підприємства спричиняє таку саму зміну його лівої частини.

Важливим є здійснювати постійний моніторинг частки поточних активів у структурі балансу підприємства, а також їх обсягу порівняно із поточними зобов'язаннями. Саме на основі цих показників розраховують важливий коефіцієнт фінансової стійкості – ліквідність. Збільшення обсягу і зміна структури логістичних витрат може зумовити як підвищення, так і зниження цього коефіцієнта. Важливим завданням фінансових менеджерів машинобудівних підприємств є враховувати зміну ліквідності під час ухвалення рішень стосовно використання сформованих джерел фінансових ресурсів. Тут, зокрема, йдеться про те, що використання ресурсів має ґрунтуватись на принципі перевищення обсягу поточних активів над обсягом поточних зобов'язань. Це забезпечуватиме здатність підприємства своєчасно розраховуватись із кредиторами.

Інформація про балансову вартість поточних активів підприємства і величину прибутку підприємства, отриманого протягом звітного періоду, дозволяє обчислити коефіцієнт рентабельності поточних активів. Значення цього коефіцієнта набуватиме позитивної динаміки у тому разі, коли темпи приросту обсягу прибутку підприємства перевищуватимуть темпи приросту його поточних активів. Необхідно зауважити, що значення коефіцієнта рентабельності оборотних коштів завжди буде вищим за значення коефіцієнта рентабельності валюти балансу. Цей факт зумовлений тим, що під час обчислення показників рентабельності, як правило, використовується сукупний прибуток підприємства, який отриманий від усіх видів діяльності, а також тим, що

поточні активи є складовою валюти балансу, тому завжди менші від неї. Під час зростання обсягу логістичних витрат вищевказані коефіцієнти рентабельності можуть набувати позитивної динаміки, проте це можливо тільки за умови їх продуктивності. У цьому разі під продуктивністю витрат доцільно розуміти таке їх використання, яке забезпечуватиме зростання обсягу виробництва і реалізації готової машинобудівної продукції. Керівники машинобудівних підприємств (ВАТ «Суднобудівний завод «Затока», ВАТ «Брацлав», ВАТ «Мікрон», ВАТ «Стальметиз», ВАТ «Ковельсьільмаш», ВАТ «Каховський завод електрозварювального устаткування», ВАТ «Херсонські комбайни», ЗАТ «Завод комунального транспорту», ТзОВ «Львівські автобусні заводи», ВАТ «Львівський завод «Автовантажувач», ВАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» тощо) стверджують, що явище зростання обсягу виробництва і реалізації готової продукції має найбільше позитивні характеристики тоді, коли супроводжується підвищенням оборотності валюти балансу підприємства. Опрацювання матеріалів вказаних машинобудівних підприємств показало, що зміна обсягу логістичних витрат позитивно впливає на оборотність валюти балансу тоді, коли підприємство активізує інноваційну діяльність, зокрема розробляє нові зразки машинобудівної продукції, істотно удосконалює існуючу продукцію, диверсифікує способи збуту продукції тощо.

З метою формалізації впливу логістичних витрат на фінансову стійкість підприємства та побудови моделі ідентифікування досліджуваного ефекту у статті виділено факторні та результативні ознаки ефекту, а також стани ознак (рис. 2).



Примітки: факторна ознака – А, результативні ознаки – В, абсолютні результативні ознаки – В<sub>1</sub>, відносні результативні ознаки – В<sub>2</sub>, стани ознаки за напрямками зміни значень показників – С, стани ознаки за характером набутих показниками значень – D, зростання значень – С<sub>1</sub>, зниження значень – С<sub>2</sub>, значення не змінилися – С<sub>3</sub>, значення показників відповідають нормативу – D<sub>1</sub>, значення показників не відповідають нормативу – D<sub>2</sub>.

Рис. 2. Взаємозв'язки між видами і станами досліджуваних ознак під час ідентифікування ефектів від обсягу і структури логістичних витрат

Логістичні витрати є факторною ознакою, яка може набувати стану зростаючих значень або стану значень, що знижуються. Під час ідентифікації зміни обсягу та структури логістичних витрат на фінансову стійкість підприємства стан незмінних (нульових) значень факторної ознаки розглядати не доцільно, оскільки відсутність флуктуацій засвідчує беззмістовність очікування нових ефектів, які відрізняються від вже існуючих.

Щодо результативних ознак, то їх репрезентують абсолютні і відносні показники фінансової стійкості підприємства. Як очевидно з рис. 2, абсолютні показники фінансової стійкості машинобудівного підприємства можуть набувати стану зростаючих значень, стану значень, що знижуються, а також стану значень, які не змінилися. Окрім цих трьох станів, відносні показники фінансової стійкості можуть також набувати таких станів, як значення показників, які відповідають нормативу, і значення показників, які нормативу не відповідають.

На підставі виділених факторних та результативних ознак ефекту, а також їх станів сформовано 35 комбінацій змін станів логістичних витрат та показників фінансової стійкості машинобудівного підприємства (рис. 2) і побудовано їх класифікацію (табл. 3).

Загальну сукупність комбінацій розподілено на три групи. Перша репрезентує стан зміни логістичних витрат, які позитивно вплинули на фінансову стійкість машинобудівного підприємства. Друга – стан зміни логістичних витрат, які негативно вплинули на фінансову стійкість машинобудівного підприємства. Третя – стани зміни логістичних витрат, які зумовлюють необхідність підвищення уваги до фінансової стійкості машинобудівного підприємства. Як зрозуміло з табл. 2 і 3, до першої групи належать комбінації 1, 5, 19 і 35, до другої – 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34 і 36, до третьої – усі інші.

Таблиця 2

**Можливі комбінації змін станів логістичних витрат та показників фінансової стійкості машинобудівного підприємства**

Варіанти комбінацій	Комбінації	Варіанти комбінацій	Комбінації
1	$AC_1 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_1D_1$	19	$AC_2 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_1D_1$
2	$AC_1 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_1D_2$	20	$AC_2 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_1D_2$
3	$AC_1 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_2D_1$	21	$AC_2 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_2D_1$
4	$AC_1 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_2D_2$	22	$AC_2 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_2D_2$
5	$AC_1 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_3D_1$	23	$AC_2 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_3D_1$
6	$AC_1 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_3D_2$	24	$AC_2 \rightarrow B_1C_1 \rightarrow B_2C_3D_2$
7	$AC_1 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_1D_1$	25	$AC_2 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_1D_1$
8	$AC_1 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_1D_2$	26	$AC_2 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_1D_2$
9	$AC_1 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_2D_1$	27	$AC_2 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_2D_1$
10	$AC_1 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_2D_2$	28	$AC_2 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_2D_2$
11	$AC_1 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_3D_1$	29	$AC_2 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_3D_1$
12	$AC_1 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_3D_2$	30	$AC_2 \rightarrow B_1C_2 \rightarrow B_2C_3D_2$
13	$AC_1 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_1D_1$	31	$AC_2 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_1D_1$
14	$AC_1 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_1D_2$	32	$AC_2 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_1D_2$
15	$AC_1 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_2D_1$	33	$AC_2 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_2D_1$
16	$AC_1 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_2D_2$	34	$AC_2 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_2D_2$
17	$AC_1 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_3D_1$	35	$AC_2 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_3D_1$
18	$AC_1 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_3D_2$	36	$AC_2 \rightarrow B_1C_3 \rightarrow B_2C_3D_2$

**Класифікація комбінацій змін станів логістичних витрат  
та показників фінансової стійкості машинобудівного підприємства**

№ з/п	Класифікаційні групи комбінацій	Номери варіантів можливих комбінацій
1	Стани змін логістичних витрат, які позитивно впливають на фінансову стійкість машинобудівного підприємства	1, 5, 19, 35
2	Стани змін логістичних витрат, які негативно впливають на фінансову стійкість машинобудівного підприємства	2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36
3	Стани змін логістичних витрат, які зумовлюють необхідність підвищення уваги до фінансової стійкості машинобудівного підприємства	3, 7, 9, 11 13, 15, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33

Ідентифікація керівником підприємства ефекту зміни фінансової стійкості машинобудівного підприємства під впливом збільшення або зменшення логістичних витрат засвідчує необхідність акумулювання інформації про фактори, які зумовили цей ефект.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Серед ефектів від понесення машинобудівним підприємством логістичних витрат доцільно виділяти ефект зміни фінансової стійкості. Цей ефект досліджений доволі фрагментарно. Необхідність пошуку шляхів ідентифікування і оцінювання впливу зміни обсягу та структури логістичних витрат на фінансову стійкість підприємства виявлено під час акумулювання і обробки експертної інформації щодо актуальних проблем формування логістичних витрат машинобудівних підприємств. Виконані дослідження дозволили побудувати графічну схему впливу логістичних витрат на фінансову стійкість машинобудівних підприємств; встановити взаємозв'язки між видами і станами досліджуваних ознак під час ідентифікування ефектів від зміни обсягу і структури логістичних витрат; виділити можливі комбінації змін станів логістичних витрат та показників фінансової стійкості машинобудівних підприємств і побудувати класифікацію цих комбінацій. Результатом виконаної роботи є отримання методичних рекомендацій із ідентифікування впливу понесення машинобудівним підприємством логістичних витрат на зміну його фінансової стійкості. Їх практичне застосування сприятиме раціональності управлінських рішень стосовно понесення машинобудівним підприємством логістичних витрат.

Подальші дослідження доцільно виконувати у напрямку параметризації ефекту зміни фінансової стійкості машинобудівних підприємств під впливом зміни обсягу і структури логістичних витрат.

1. Cooper, R. *The Rise of Activity-Based Costing - Part Three: How Many Cost Drivers Do You Need and How Do You Select Them*, *Journal of Cost Management*, Vol. 2, No. 4, W89, or». 34-46. 2. *Inventory Reduction Report*. No 00-3 (March 2000), pp.10-12. 3. *Logistyka ponsd granicami*.- pod. red. St. Abta. – Poznan, 2000. 3. Василевський М., Патора Р. *Інформація та кадри в логістичних системах: Монографія*. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2001. – 272 с. 4. Гаджинский А.М. *Логистика: Учебник.*–11-е изд., перераб.и доп.– М.: Издательско-торговая корпорация “Дашков и К” ,2005. – 432 с. 5. Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт *Стратегическое управление логистикой: Пер. с-го англ. изд.* – М.: ИНФРА-М, 2005, XXXII, – 797 с. 6. *Інтеграція управлінських завдань в логістичному ланцюгу поставок // Вісник „Логістика” № 499.*– Львів, Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2004. – С.347–354. 7. Кини Р.Л., Райфа Х. *Принятие решений при многих критериях: предпочтения и замещения: Пер. с англ. / Под ред. И.Ф. Шахнова.* – М.: Радио и связь, 1981. – 560 с. 8. Клечиков А.В., Курбанов Л.Ф. *Опыт применения методов оценки эффективности // Корпоративные системы. Журнал передовых технологий.* – 2003. – № 5. – С.46–48. 9. Крикавський Є.В. *Логістика. Основи теорії: Підручник* – Львів: Нац. ун-т “Львівська

політехніка”, „Интеллект-Захід”, 2004. – 416 с. 10. Кузьмін О.Є., Георгіаді Н.Г. *Формування і використання інформаційної системи управління економічним розвитком підприємства: Монографія.* – Львів: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2006. – 368 с. 11. Пальчевський Б.О., Власюк С.В. *Оптимізація структури автоматизованих ліній пакування // Упаковка.– 2002.– №4.– С.24–26.* 12. Цал-Цалко Ю.С. *Витрати підприємства: Навч. посібник.* – К.: ЦУЛ, 2002. – 656 с.

УДК 339.138:004

Я.Т. Хрущ

Національний університет “Львівська політехніка”

## СУЧАСНИЙ МАРКЕТИНГ НА РИНКУ ЕЛЕКТРОННО-ОБЧИСЛЮВАЛЬНИХ МАШИН

© Хрущ Я.Т., 2008

**Розглянуто сучасний підхід до маркетингу, його застосування на ринку електронно-обчислювальних машин; поняття цілісного (холістичного) маркетингу і його чотирьох складових. Здійснено огляд ринку інформаційних технологій та ринку електронно-обчислювальних машин як одної з його частин. Проаналізовано діяльність компаній, які займаються інформаційними технологіями, а зокрема виробництвом електронно-обчислювальних машин.**

**In the article modern approach to marketing is considered, his application at the market of computers. Examined concept integral marketing, and him four constituents. The review of market of IT is conducted, and the COMPUTER market as one of his parts. The analysis of activity of companies which are engaged in technologies of informations is conducted, and in particular by the production of computers.**

**Постановка проблеми.** Багато змін, які відбулись за останнє десятиліття, потребують іншої практики маркетингу й бізнесу загалом. У компанії з'явилися нові можливості, здатні змінити їх підхід до здійснення маркетингової діяльності. Компаніям потрібний свіжий погляд на те, як працювати і як конкурувати у новому маркетинговому середовищі. Якщо звернути увагу на те, що є різні концепції, які може використовувати організація, такі як: виробнича, товарна, збутова, маркетингова, то маркетологи ХХІ ст. усвідомлюють потребу у всеосяжному, системному підході, не обмеженому традиційним застосуванням маркетингової концепції. І саме концепція цілісного (холістичного) ґрунтується на плануванні, розробленні та впровадженні маркетингових програм, процесів і заходів з урахуванням їх широти і взаємозалежності. Цілісний маркетинг визнає, що в маркетинговій діяльності важливим є розширений, інтегрований підхід. Холістичний маркетинг містить у собі чотири компоненти: маркетинг відносин, інтегрований маркетинг, внутрішній маркетинг і соціально-відповідальний маркетинг.

Для того, щоб вияснити, яку маркетингову концепцію потрібно застосовувати на ринку електронно-обчислювальних машин, як потрібно діяти, щоб зайняти лідируюче місце на ринку, необхідно спочатку розглянути специфіку та структуру цього ринку, а також споживчі пріоритети основних цільових груп.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання удосконалення маркетингу та його паралельний розвиток з ринком є важливим і сьогодні. Цим питанням цікавляться безліч науковців як іноземних, так і вітчизняних [2, 3, 4, 5].