

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ІВАНА ПУЛЮЯ**

СТРУТИНСЬКА ІРИНА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 658.5: 339.13: 629.113

**СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ
ЯК ЧИННИК ЕКОНОМІЧНОЇ СТАБІЛІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ
АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Тернопіль – 2011

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі менеджменту у виробничій сфері Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
ГУЦАЛ ІГОР СТЕПАНОВИЧ,
Тернопільський національний економічний університет, Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України, декан факультету фінансів

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
КРИКАВСЬКИЙ ЄВГЕН ВАСИЛЬОВИЧ,
Національний університет "Львівська політехніка",
Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України,
завідувач кафедри маркетингу і логістики

кандидат економічних наук, доцент
СМИРИЧИНСЬКИЙ ВАЛЕНТИН ВАСИЛЬОВИЧ,
Тернопільська філія Європейського університету,
доцент кафедри менеджменту

Захист відбудеться «7» лютого 2012 р. об 11⁰⁰ год. на засіданні спеціалізованої вченої ради К 58.052.05 у Тернопільському національному технічному університеті імені Івана Пулюя за адресою: 46001, м. Тернопіль, вул. Білогірська, 2, зал засідань.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя за адресою: м. Тернопіль, вул. Руська, 56.

Автореферат розісланий «27» грудня 2011 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат економічних наук, доцент



О. А. Сороківська

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Розвиток світової економіки свідчить, що основні матеріальні та фінансові потоки зосереджені в глобальній Євразійській мережі. У ній уже організовані логістичні центри, де реалізуються логістичні операції та процеси. Завдяки цьому ринок планомірно наповнюється необхідними товарами, сировиною, матеріалами, забезпечується їх стійкий збут. Тим часом, за полем зору науковців залишилися становлення та розвиток логістичних центрів як чинника економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі.

Враховуючи те, що Україна є вузловим центром транспортно-логістичної інфраструктури Євразійської мережі, а також зважаючи на не давне розширення Євросоюзу, доцільно зауважити, що логістичні проекти (центри) сусідніх країн «підійшли» безпосередньо до українського кордону. Таким чином, посилення впливу глобалізації на національну економіку загалом й автомобільну промисловість зокрема спричиняє необхідність реформування вітчизняної інфраструктури логістики. Це стосується насамперед логістичного забезпечення підприємств автомобілебудівної галузі та їхніх структурних підрозділів.

Істотний внесок у вивчення та розкриття сутності функціонування інфраструктурної логістики, здійснили як сучасні зарубіжні науковці – С. Абт, Б. Анікін, А. Бусигін, Є. Єрмошина, Т. Кадієв, С. Календжян, Ф. Кльозе, Ф. Пфоль, М. Троцкі, Дж. Б. Хейвуд, так і вітчизняні вчені-економісти – Б. Андрушків, О. Вівчар, М. Григорак, П. Дудкін, А. Кальченко, Є. Крикавський, Р. Ларіна, М. Окландер, В. Смиринський, Р. Федорович, Н. Чухрай. Проблеми визначення місця логістичних центрів у логістичному ланцюгу присвячені дисертаційні роботи молодих українських учених: М. Довби, О. Никифорука, О. Полякової та Д. Товкуна.

Згадані автори розглядають теоретичні та прикладні аспекти розвитку логістичної інфраструктури, проте не акцентують увагу на точкових інфраструктурних об'єктах, а саме логістичних центрах. Вони розглядають питання розвитку логістичної інфраструктури без ув'язування з проблемами розвитку автомобілебудівної галузі. Зазначені обставини й обумовили вибір теми та коло досліджуваних проблем.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційне дослідження за спрямованістю відповідає науковим дослідженням, передбаченим планами науково-дослідної роботи Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя у рамках держбюджетної науково-дослідницької теми № ВК 30-11 «Інноваційні підходи в управлінні економікою підприємств в сучасних умовах» (номер державної реєстрації 0111U002591), де автор розробила рекомендації щодо застосування стратегії логістичної інтеграції для вітчизняних автовиробників із метою запровадження інноваційних форм будівництва міжнародного логістичного центру (хабу), що дасть змогу

гарантувати економічну безпеку підприємств автомобілебудівної галузі та держави в цілому.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розроблення теоретико-методичних засад та практичних рекомендацій щодо раціональної організації процесу становлення та розвитку логістичних центрів для забезпечення економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі.

Досягнення окресленої мети викликало необхідність виконання таких завдань:

- систематизувати етапи еволюції економіки так, щоб у них відображався процес становлення та розвитку логістичних центрів; обґрунтувати й уточнити сутність поняття «логістичний центр»;

- здійснити класифікацію логістичних центрів та проаналізувати їхню специфіку за класифікаційними ознаками «приналежність до категорії» та «приналежність до класу». Згідно з цим розширити сукупність наявних класифікаційних ознак та вдосконалити процес визначення класу логістичного центру;

- ідентифікувати сучасний стан розвитку зарубіжного та вітчизняного ринку логістичної нерухомості з метою виявлення тенденцій становлення і розвитку логістичних центрів у перспективі;

- проаналізувати логістичну активність на підприємствах автомобілебудування та оцінити їхній логістичний потенціал; на основі цього вдосконалити методику оцінки рівня розвитку логістичного потенціалу підприємств автомобілебудування;

- розробити на інноваційних засадах концептуальну модель міжнародного логістичного хабу, яка забезпечуватиме економічну стабілізацію підприємств автомобілебудівної галузі;

- удосконалити методичний підхід до формування й реалізації стратегії логістичної інтеграції автомобілебудівних підприємств;

- поглибити теоретичні засади процесу логістизації та відобразити механізм його використання.

Об'єктом дослідження є процеси становлення та розвитку логістичних центрів, орієнтовані на врахування особливостей бізнес-процесів автомобілебудівних підприємств та підвищення ефективності їх реалізації.

Предмет дослідження – сукупність теоретико-методичних засад і прикладних проблем становлення та розвитку логістичних центрів.

Методи дослідження. Для вирішення окреслених завдань та досягнення мети в дисертаційній роботі використані наступні методи: *абстрагування, аналізу й синтезу, індукції та дедукції* (для ідентифікації проблемної частини дослідження); *ретроспективний аналіз* (при визначенні місця і ролі логістичних центрів у різні часи розвитку економіки) – Розділ 1, п. 1.1); *системний аналіз та синтез* (для оцінки сучасного стану і тенденцій розвитку логістичної нерухомості й логістичної активності підприємств

автомобілебудування, а також під час розроблення концептуальної моделі міжнародного логістичного хабу) – Розділ 1, п. 1.3, Розділ 2 п. 2.1, 2.2, Розділ 3, п. 3.1); *структурно-логічний* (для уточнення термінології в понятійному апараті: «логістика», «логістичний центр» та «логістичний потенціал») – Розділ 1, п. 1.1, 1.2, Розділ 2, п. 2.3; *класифікації* (при систематизації видів логістичних центрів) – Розділ 1, п. 1.2; *STEP-аналіз* (для виокремлення передумов і чинників, що сприяли становленню та розвитку на території України логістичних центрів) – Розділ 1, п. 1.3; *економіко-математичного, статистичного, порівняльного аналізу* (при оцінюванні логістичної активності автомобілебудівних підприємств та визначенні їхнього логістичного потенціалу) – Розділ 2, п. 2.2, 2.3, Розділ 3, п. 3.3); *експертних оцінок і нечіткого логічного висновку* (для оцінювання рівня додаткових параметрів логістичного центру та оцінювання логістичного потенціалу підприємств) – Розділ 2, п. 2.1, 2.3, Розділ 3, п. 3.2, 3.3; *графічний* (для наочної ілюстрації результатів дисертаційного дослідження) – Розділ 1, 2, 3.

Інформаційну базу дослідження склали матеріали, опубліковані у періодичних виданнях, монографіях та інших наукових працях вітчизняних і зарубіжних науковців, нормативно-правові акти органів державного управління, матеріали статистичних збірників Державної служби статистики України, дані консалтингових та логістичних компаній, звітна інформація про діяльність підприємств автомобілебудівної галузі, результати анкетних опитувань, дані, що автор збрала у процесі спеціально організованих спостережень.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у поглибленні й розвитку теоретичних і методичних засад організації процесів становлення та розвитку логістичних центрів для забезпечення економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі та підвищення їх економічної безпеки. Зокрема, в дисертації:

вперше:

– розроблено на інноваційних засадах концептуальну модель міжнародного логістичного хабу, що забезпечуватиме економічну стабілізацію підприємств автомобілебудівної галузі через поєднання зусиль стратегічного альянсу автовиробників, інвесторів та держави;

удосконалено:

– процес визначення класу логістичного центру, шляхом розроблення єдиної методики, сутність якої полягає у його бальній оцінці, що дає змогу глибше зрозуміти суть об'єкта, його практичне використання згідно з призначенням і забезпечить ефективне управління ним;

– методика оцінювання рівня розвитку логістичного потенціалу автомобілебудівних підприємств, відмінною рисою якої є запропонований перелік показників, що найточніше відображають рівень розвитку потенціалу функціональних областей логістики та є складовими частинами логістичного потенціалу підприємства. Дана методика дасть змогу з'ясувати, які з

досліджуваних підприємств мають високий рівень розвитку організації і тому є готовими до подальших логістичних змін;

– методичний підхід до формування й реалізації стратегії логістичної інтеграції автомобілебудівних підприємств, що, на відміну від наявних, дає змогу за допомогою запропонованих етапів реалізації стратегії логістичної інтеграції, простежити трансформаційні процеси, що відбуватимуться на підприємствах автомобілебудівної галузі, та визначити ефекти від реалізації стратегії;

– механізм використання процесу логістизації, що, на відміну від наявних, забезпечує досягнення економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі через призму становлення та розвитку логістичних центрів.

набули подальшого розвитку:

– систематизація етапів еволюції економіки, які, на відміну від чинних нині, дають змогу за допомогою виділених етапів зрозуміти процес становлення та розвитку логістичних центрів. Це допомогло уточнити та поглибити понятійний апарат, а саме поняття «логістичний центр», яке на відміну від існуючих, трактується як діловий центр (складна система), що складається з численних взаємопов'язаних елементів, який акумулює резерви матеріальних ресурсів, необхідних для демпфування коливань обсягів поставань і попиту, а також синхронізації швидкостей потоків товарів у системах просування від виробників до споживачів або потоків матеріалів у виробничих системах як на національному, так і на міжнародному рівнях;

– класифікація логістичних центрів, котру доповнено такою класифікаційною ознакою, як «функціональне призначення», що дало змогу глибше зрозуміти суть об'єкта та виявити резерви підвищення економічної стабілізації автомобілебудівних підприємств при використанні послуг логістичного центру.

Практичне значення отриманих результатів. Наукові результати, що мають прикладне значення, схвалено й впроваджено в практичну діяльність ПАТ «ЗАЗ» (довідка про впровадження №1433-М від 7.09.2011 р.), ПАТ «Автомобільна компанія «Богдан Моторс» (довідка № 560/01-23 від 1.07.2011р.). Отримані результати дисертаційної роботи, які підготовлені до практичного застосування у формі методичних рекомендацій щодо будівництва міжнародного логістичного хабу в с. Смиківці Тернопільської області, використовує Тернопільська міська рада (довідка № 288/01/11 від 30.06.2011 р.). Основні положення дисертації використовують у навчальному процесі Технічного коледжу Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя при викладанні дисциплін «Основи підприємницької діяльності», «Економічні зв'язки та зовнішньоекономічна діяльність», «Транспортна логістика» і «Транспортно-експедиційна робота» (довідка № 730 від 24.11.2011 р.).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, що викладені

в дисертації і винесені на захист, автор отримала та опрацювала особисто й опублікувала одноосібно в наукових виданнях.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертаційного дослідження та їх практичне значення обговорені на міжнародних, всеукраїнських та інших науково-практичних конференціях, зокрема: IX студентська науково-технічна конференція «Природничі та гуманітарні науки. Актуальні питання» (Тернопіль, 2006); Міжнародна наукова конференція молодих учених «Формування нового світового економічного порядку» (Тернопіль, 2009); Всеукраїнська наукова конференція Тернопільського державного технічного університету імені Івана Пулюя (Тернопіль, 2009); I Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні проблеми соціально-економічного розвитку України в умовах глобалізації» (Тернопіль, 2009); III міжнародна науково-практична конференція «Регіональні аспекти розвитку в умовах європейського вибору» (Сімферополь, 2009); Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція «Формування конкурентоспроможного середовища для досягнення світових параметрів факторіальних і результативних показників виробництва» (Тернопіль, 2010); VII Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція «Сучасний соціокультурний простір-2010» (Київ, 2010), Міжнародна науково-практична конференція «Економіка: сучасні проблеми та перспективи розвитку» (Одеса, 2011).

Публікації. Основні наукові положення, висновки і рекомендації автора опубліковані у 15 наукових працях, що належать автору, з них 7 – у наукових фахових виданнях. Загальний обсяг публікацій становить 3,9 д. а.

Обсяг і структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів і висновків, викладених на 201 сторінці (у т. ч. – 44 таблиці та 51 рисунок на 47 сторінках (з них 16 займають усю площу сторінки), списку використаних джерел 186 найменувань на 20 сторінках і 17 додатків на 42 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано мету й основні завдання, предмет та об'єкт дослідження, теоретичну і практичну бази дослідження, відображено наукову новизну, практичне й теоретичне значення отриманих результатів.

У **першому розділі «Теоретико-методичні та прикладні засади становлення і розвитку логістичних центрів»** розглянуто й проаналізовано процес становлення і розвитку логістичних центрів (далі – ЛЦ) у різні часи еволюції економіки; узагальнено закордонний досвід становлення і розвитку ЛЦ, зокрема розглянуто приклади використання ЛЦ у діяльності світових автовиробників; систематизовано й згруповано вигоди, котрі отримуватимуть автомобілебудівні підприємства внаслідок становлення та розвитку ЛЦ.

На основі порівняльного аналізу наявних дефініцій у роботі уточнено та поглиблено сутність поняття «логістичний центр», котре, на відміну від існуючих, трактується як діловий центр (складна система), що складається з численних взаємопов'язаних елементів, який акумулює резерви матеріальних ресурсів, необхідні для демпфування коливань обсягів поставок і попиту, а також синхронізації швидкостей потоків товарів у системах просування від виробників до споживачів або потоків матеріалів у виробничих системах як на національному, так і на міжнародному рівнях.

У процесі дослідження класифікації ЛЦ узагальнено та впорядковано класифікаційні ознаки й запропоновано доповнену класифікацію ЛЦ, яка дає змогу глибше зрозуміти суть об'єкта і виявити резерви підвищення економічної стабілізації автомобілебудівних підприємств при використанні послуг ЛЦ (табл.1).

Таблиця 1

Класифікація ЛЦ

Ознаки класифікації	Види ЛЦ
1. Розмір ЛЦ	а) малі; б) середні; в) великі.
2. Кількість поверхів	а) одноповерхові; б) багатоповерхові.
3. Форма власності	а) індивідуального користування; б) ЛЦ-готелі (колективного користування).
4. Транспортне сполучення	а) з під'їзним шляхом до причалу чи порту; б) з під'їзним шляхом до залізничних рейок; в) з під'їзними шляхами до причалу і залізничних рейок; г) з автодорожнім під'їздом; г) комбіновані ЛЦ
5. Товарна спеціалізація	а) спеціалізовані; б) універсальні; в) змішані.
6. Ступінь механізації складських операцій	а) механізовані; б) автоматизовані; в) автоматичні.
7. Виконання функцій	а) ЛЦ з домінуючою функцією розподілу (дистрибуційний центр; міжнародний; регіональний; гуртовий; збутовий; транзитний ЛЦ); б) ЛЦ з домінуючою функцією транспортування (транспортний термінал; мультимодальний транспортний термінал; регіональний транспортно-розподільчий центр; ЛЦ в мережі транспортних коридорів; ЛЦ в портах CARGO CITY); в) ЛЦ з домінуванням інших функцій (інформаційний центр; виробничий ЛЦ; консалтинговий ЛЦ); г) ЛЦ з об'єднанням кількох функцій; (багатофункціональний ЛЦ; вантажні села; наскрізний ЛЦ).
8. Приналежність до категорії	а) основні ЛЦ загальноєвропейського значення; б) основні ЛЦ частково європейського значення; в) другорядні ЛЦ регіонального значення; г) національні допоміжні ЛЦ; г) регіональні / місцеві допоміжні ЛЦ.
9. Приналежність до класу	а) ЛЦ класу «А»; б) ЛЦ класу «В»; в) ЛЦ класу «С»; г) ЛЦ класу «D».
10. Функціональне призначення*	а) міжнародні ЛЦ (класу «А»); б) національні ЛЦ (класу «А»); в) регіональні ЛЦ (класу «А» і «В»); г) місцеві ЛЦ (класів ABCD); г) ЛЦ фірм (класів ABCD).

Примітка: * доповнила автор

Результати досліджень дали змогу виокремити критерії, за якими визначають приналежність ЛЦ до окремої категорії з погляду його функціонального призначення (табл. 2) та обґрунтована необхідність удосконалення процесу визначення класу ЛЦ.

Таблиця 2

Критерії приналежності ЛЦ до відповідної категорії з погляду його функціонального призначення*

№ за/п	Критерії	Категорія ЛЦ				
		1	2	3	4	5
1	Розміщення в рамках коридору транс'європейської мережі	+	+			
2	Автомобільна мережа високого класу	+				
3	Залізничні дороги високого класу	+				
4	Кількість видів транспорту	3	2	2	1	1
5	Масштаб діяльності	B	C		M	M
6	Обсяг розподілу	B	C	C	M	M
7	Статус юридичної особи	+	+	+	+	+
8	Узгодженість району	+	+	+		
9	Наявність сервісу	+	+	+	+	+
10	Мережева взаємодія (співпраця)	+	+	+	+	+
11	Взаємодія між ЛЦ загалом	+	+	+		
12	Охорона навколишнього середовища	+	+	+		
13	Членство в національній організації ЛЦ	+	+			
14	Членство в EUROPLATFORMS	+	+			
15	Асоціація з більшими ЛЦ			+	+	+
16	Доступність	+	+	+	+	+
17	Внутрішній європейський та міжнародний рух	+	+			
18	Національний рух	+	+	+	+	+
19	Висока якість та комплексність логістичних функцій (коефіцієнт комплексності наданих послуг)	+	+	+		
20	Високий ступінь використання контрактної логістики (коефіцієнт використання контрактної логістики)	+	+	+	+	

Примітка: + – наявність критерію; 1, 2, 3 – кількість видів транспорту; B – великий; C – середній; M – малий;

* запропонувала дисертант

Відзначаючи посилення впливу глобалізації на національну економіку, автор роботи виділила чинники, що сприяють становленню та розвитку мережі ЛЦ в Україні. Доцільність їх реалізації обґрунтовано з позицій забезпечення конкурентоспроможності підприємств автомобілебудівної галузі.

У другому розділі «Аналітична оцінка розвитку ЛЦ у забезпеченні економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі» проаналізовано сучасний стан і тенденції розвитку логістичної нерухомості; вдосконалено процес визначення класу ЛЦ; досліджено теоретичний і практичний аспект логістичної активності на підприємствах автомобілебудування; визначено функціональні сегменти логістики автомобілебудівного підприємства, які обумовлюють рівень розвитку

логістичного потенціалу підприємства; вдосконалено методику оцінювання рівня розвитку логістичного потенціалу автомобілебудівних підприємств, унаслідок чого встановлено спроможність підприємства до впровадження подальших логістичних змін.

Як засвідчують дані дослідження, наявна пропозиція ЛЦ у нашій країні не може задовольнити попит ні за кількісними, ні за якісними показниками. На вітчизняному ринку представлена дуже мала кількість ЛЦ класу «А» та «В», а загальний обсяг приміщень цього рівня порівняно зі столицями інших країн світу менший у 5–11 разів (рис. 1).

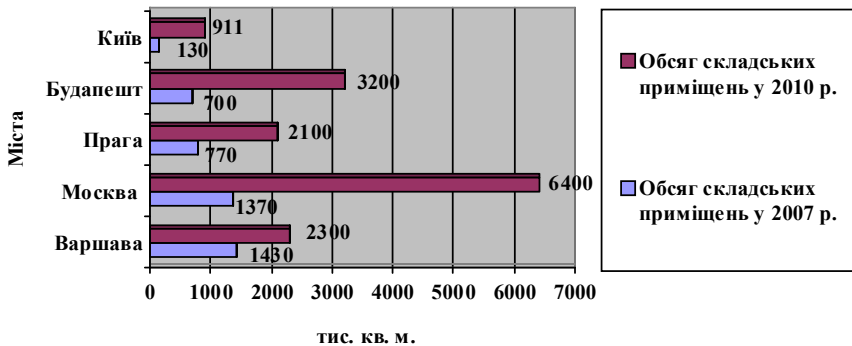


Рис. 1. Загальний обсяг складських приміщень класів «А» і «В», тис. кв. м., у різних столицях країн світу в 2007 р. та 2010 р.

Примітка: розрахувала автор на основі статистичних даних

Невикористання теоретичних передумов становлення і розвитку ЛЦ зумовлене об’єктивними та суб’єктивними чинниками. Вони полягають у нестабільності економіки України, відсутності кваліфікованих фахівців та логістичних компаній (не більше 20), а також у несприйнятті українським бізнесом важливості логістики.

Проблемою є й те, що на практиці складною є процедура визначення рівня (категорії і класу) ЛЦ з погляду функціонального призначення, адже в Україні ЛЦ можуть називати практично будь-який склад, якщо він виконує певні логістичні функції і має значні територіальні розміри. Саме тому, проаналізувавши та взявши за основу європейські стандарти щодо технічного оснащення ЛЦ, у дисертаційному дослідженні вдосконалено процес визначення класу ЛЦ шляхом розроблення єдиної методики (рис. 2).

Для визначення класу конкретного ЛЦ запропоновано здійснювати його бальне оцінювання, за допомогою формули 1.

$$B_{\text{ЛЦ}} = \sum_{i=1}^n R_i \frac{\sum P_{\text{факт}_i}}{\sum P_{\text{мін}_i}}, \quad (1)$$

де $B_{лц}$ – бальна оцінка ЛЦ; R_i – коефіцієнт вагомості i -го додаткового параметру ЛЦ; $R_{фактi}$ – фактичне значення i -го додаткового параметру ЛЦ; $R_{мінi}$ – мінімальне значення i -го додаткового параметру ЛЦ; n – кількість додаткових параметрів у системі бальної оцінки ЛЦ.

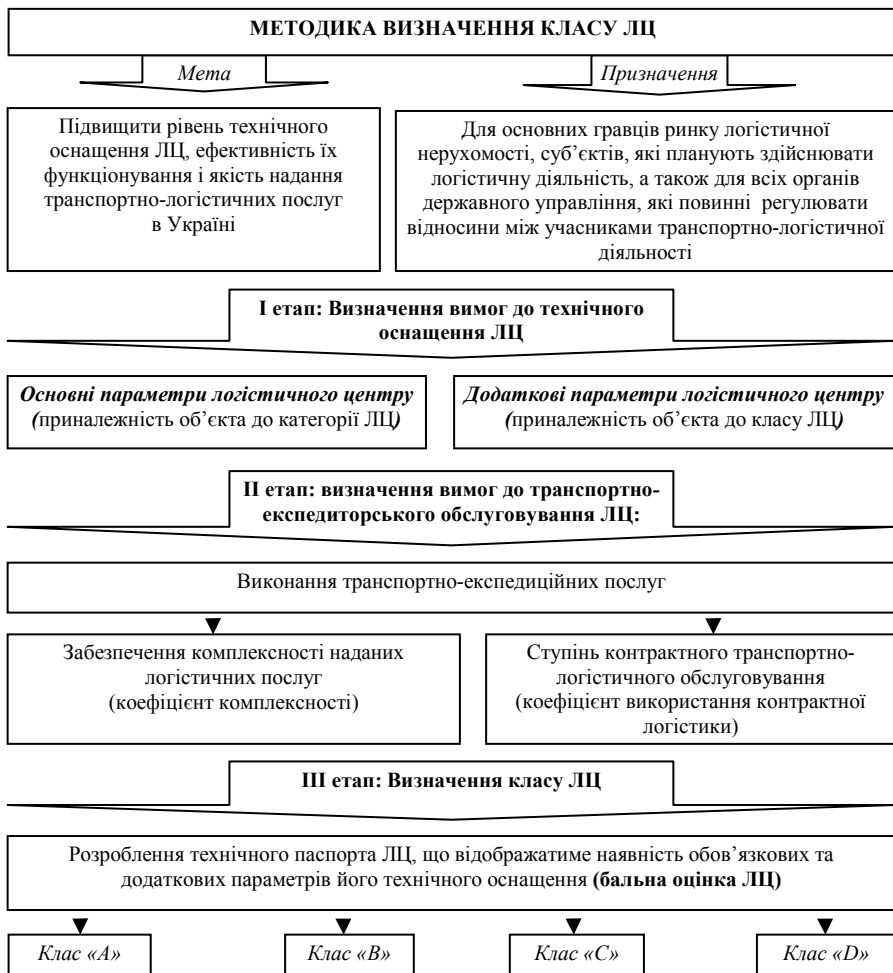


Рис. 2. Методика визначення класу ЛЦ

Примітка: розробила дисертант

Згідно з розрахунками, що передбачає методика визначення класу ЛЦ, яку ми розробили, в дисертації запропонована градація ЛЦ за класами.

У результаті сегментації споживачів ринку логістичної нерухомості було досліджено, що ЛЦ із обслуговування автомобілебудівної галузі практично немає. Це – негативне явище, адже автомобілебудування має велике значення для зміцнення економіки будь-якої країни і служить основою для становлення її як незалежної високорозвиненої держави. Із урахуванням цього було проаналізовано логістичну активність вітчизняних підприємств автомобілебудування і встановлено, що лідерами ринку протягом 2006–2010 р.р. стали чотири провідні українські компанії (табл. 4).

Таблиця 4

Частка ринку виробництва автомобілів найбільшими українськими автовиробниками в 2006 р. і 2010 р.

Виробники	Частка ринку в 2006 р., %	Частка ринку в 2010 р., %
ПАТ “ЗАЗ”	72,6	54,21
ПАТ “Автомобільна компанія “Богдан Моторс”	14,3	25,15
ЗАТ “Єврокар”	7,6	8,90
ТОВ “КрАСЗ”	5,5	7,56
Разом	100	100

Примітка: розрахувала автор на основі даних Асоціації автовиробників України «Укравтопром»

Встановлено, що ефективність діяльності даних підприємств значною мірою залежить від оптимізації логістичних витрат. Із цією метою великі автомобілебудівні підприємства використовують у своїй діяльності логістичні підходи, проте виникають деякі негаразди стосовно функціонування логістики закупівлі та логістики розподілу, що спричиняє зменшення ефективності їхнього господарювання й неповне розкриття логістичного потенціалу.

Саме тому рівень розвитку організації та її готовність до подальших логістичних змін запропоновано оцінювати через ідентифікацію логістичного потенціалу підприємства та його зіставлення із загальним потенціалом підприємства. Таке оцінювання у роботі здійснено за допомогою вдосконаленої методики оцінювання рівня розвитку логістичного потенціалу автомобілебудівних підприємств, на основі декомпозиції та виділення його часткових показників – індикаторів (рис. 3), що найточніше відображають рівень розвитку потенціалу функціональних областей логістики та є складовими частинами логістичного потенціалу підприємства.

Із метою усунення неможливості здійснення кількісного оцінювання деяких індикаторів запропоновано систему переведення якісних та кількісних їх значень в оцінкову шкалу від 0 до 1 і введено критеріальну інтерпретацію бального експертного оцінювання.

З урахуванням вагомостей індикаторів, визначених експертним шляхом, виведено формулу (2) розрахунку показника рівня логістичного потенціалу автомобілебудівних підприємств.

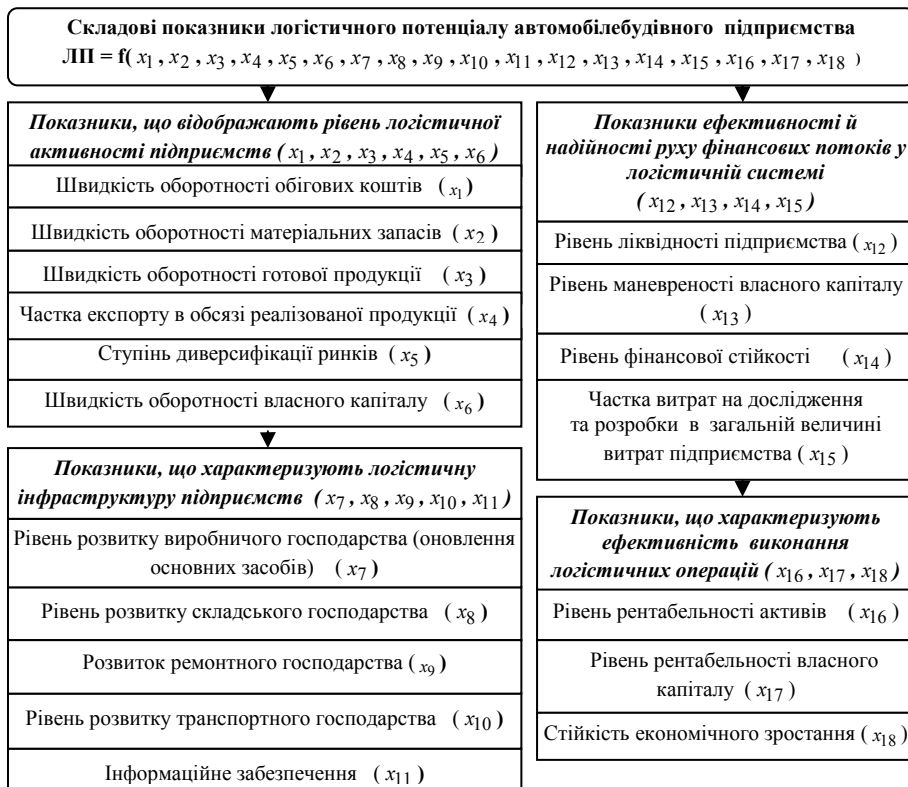


Рис. 3. Структура показників оцінювання рівня розвитку логістичного потенціалу підприємства

Примітка: запропоновано дисертантом

$$\begin{aligned}
 РЛП = \sum_{i=1}^n w_i x_i = & 0,056 x_1 + 0,035 x_2 + 0,063 x_3 + 0,068 x_4 + 0,083 x_5 + 0,062 x_6 + 0,082 x_7 + \\
 & + 0,066 x_8 + 0,034 x_9 + 0,022 x_{10} + 0,038 x_{11} + 0,074 x_{12} + 0,052 x_{13} + 0,052 x_{14} + \\
 & + 0,036 x_{15} + 0,081 x_{16} + 0,079 x_{17} + 0,058 x_{18}
 \end{aligned} \quad (2)$$

де РЛП – рівень логістичного потенціалу автомобілебудівного підприємства;
 n- кількість індикаторів (n=18); w_i – коефіцієнт вагомості i-го індикатора
 ($\sum_{i=1}^n w_i = 1$); x_i – числове значення оцінки i-го індикатора.

Запропоновано градацію автомобілебудівних підприємств за рівнем логістичного потенціалу, згідно чого здійснено інтерпретацію результатів розрахунку (табл. 5).

Таблиця 5

Градація автомобілебудівних підприємств за рівнем логістичного потенціалу (РЛП)

РЛП	Текстовий опис	Назва підприємства та кількісна характеристика РЛП за 2007-2010 р.р.
>0,75	Високий. Високий рівень розвитку організації. Підприємство спроможне самостійно забезпечити свій подальший логістичний розвиток.	ЗАТ «Єврокар» (0,79)
(0,50; 0,75)	Достатній. Високий рівень розвитку організації. Потрібно негайно підвищувати рівень РЛП для того, щоб втримати конкурентні переваги. Організація готова до подальших логістичних змін	ПАТ «ЗАЗ» (0,73), ПАТ «Автомобільна компанія «Богдан Моторс» (0,64)
(0,25; 0,50)	Середній. Середній рівень розвитку організації. Потрібні значні інвестиції для впровадження логістичних змін.	ТОВ «КрАСЗ» (0,37)
(0,01; 0,25)	Гранично допустимий. Нестабільний розвиток організації. Потрібні негайні зміни в управлінні та значні інвестиції.	-
<=0,1	Кризовий. Кризовий стан організації.	-

Примітка: запропонувала і склала дисертант на основі розрахунків за результатами опитування експертів

Дана методика дасть змогу з'ясувати, які з досліджуваних підприємств мають високий рівень розвитку організації і тим самим готові до подальших логістичних змін; а також може бути використана для розрахунків рівня логістичного потенціалу автомобілебудівних підприємств у динаміці, що забезпечує можливість постійного відстеження змін або порівняно з іншими суб'єктами господарювання.

У третьому розділі «Науково-методичні засади вдосконалення процесу розвитку ЛЦ автомобілебудівної галузі» обґрунтовано авторську позицію стосовно перспектив становлення та розвитку мережі ЛЦ в Україні, зокрема будівництва ЛЦ з обслуговування підприємств автомобілебудівної галузі.

Із урахуванням здійсненого дослідження рівня логістичного потенціалу автомобілебудівних підприємств, автор прийняла рішення застосувати стратегію логістичної інтеграції для двох підприємств – ПАТ «ЗАЗ» і ПАТ «Автомобільна компанія «Богдан Моторс». Трансформація в рамках інтеграційної діяльності передбачає формування вдосконаленої моделі впровадження стратегії логістичної інтеграції, що складається з наступних рівнів: I Підготовки: діагностика стану підприємств; встановлення рівня сумісності за різними ознаками; II Розроблення: формування концепції і варіанта інтеграції; дослідження впливу зовнішнього середовища на діяльність організації; III Реалізації: побудова логістичної системи всередині організації; реалізація стратегії інтеграції; оцінка обраної стратегії.

Основна мета відповідної інтеграції – будівництва ЛЦ на території Західної України. В роботі обґрунтовано потребу створення ЛЦ. На основі

проведених геомаркетингових досліджень проаналізовано чинники, на основі яких рекомендовано його локалізацію на Тернопільщині (с. Смиківці).

Виявлено, що нині збільшення площі ЛЦ демонструє їхню еволюцію в логістичний хаб – це об’єкт індустріальної нерухомості значного масштабу (іноді площею до кількох мільйонів кв.м.) із вдалою транспортною розв’язкою, доступністю різних видів транспорту, центром концентрації і перерозподілу вантажопотоків, а також повним комплексом логістичних послуг.

Із огляду на це автор розробила на інноваційних засадах концептуальну модель міжнародного логістичного хабу (рис. 4) (далі – МЛХ), яка забезпечуватиме економічну стабілізацію підприємств автомобілебудівної галузі через поєднання зусиль стратегічного альянсу автовиробників, інвесторів та держави.

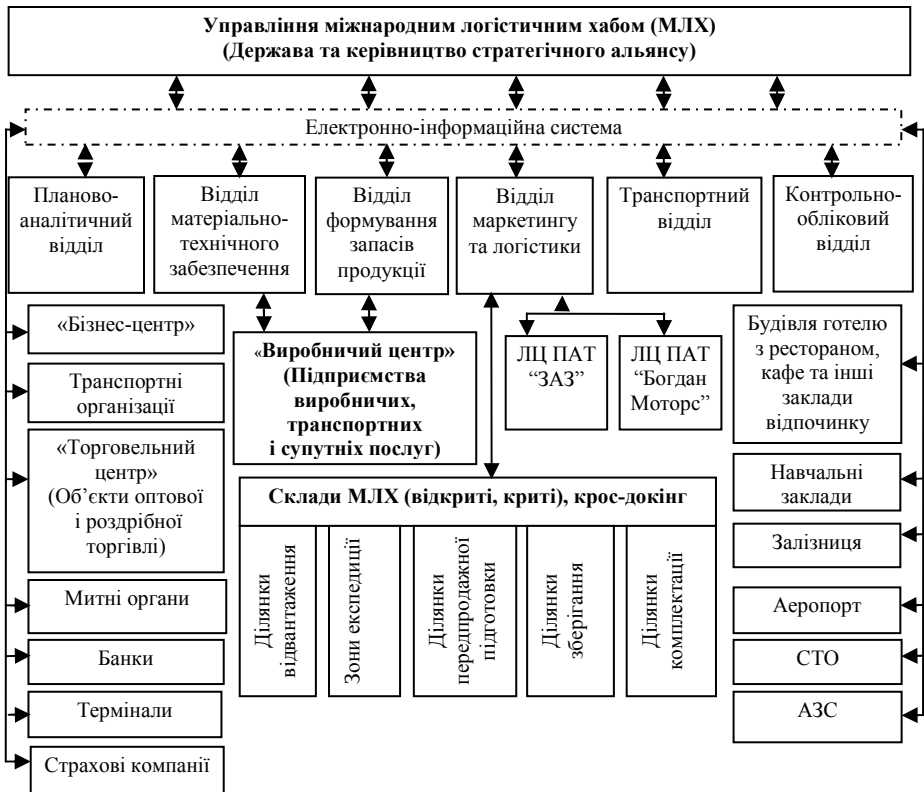


Рис. 4. Концептуальна модель МЛХ

Примітка: власна розробка дисертанта

У роботі обґрунтовано послідовність етапів формування МЛХ (рис.5) та етапів проектування його функціональних зон (табл. 6).

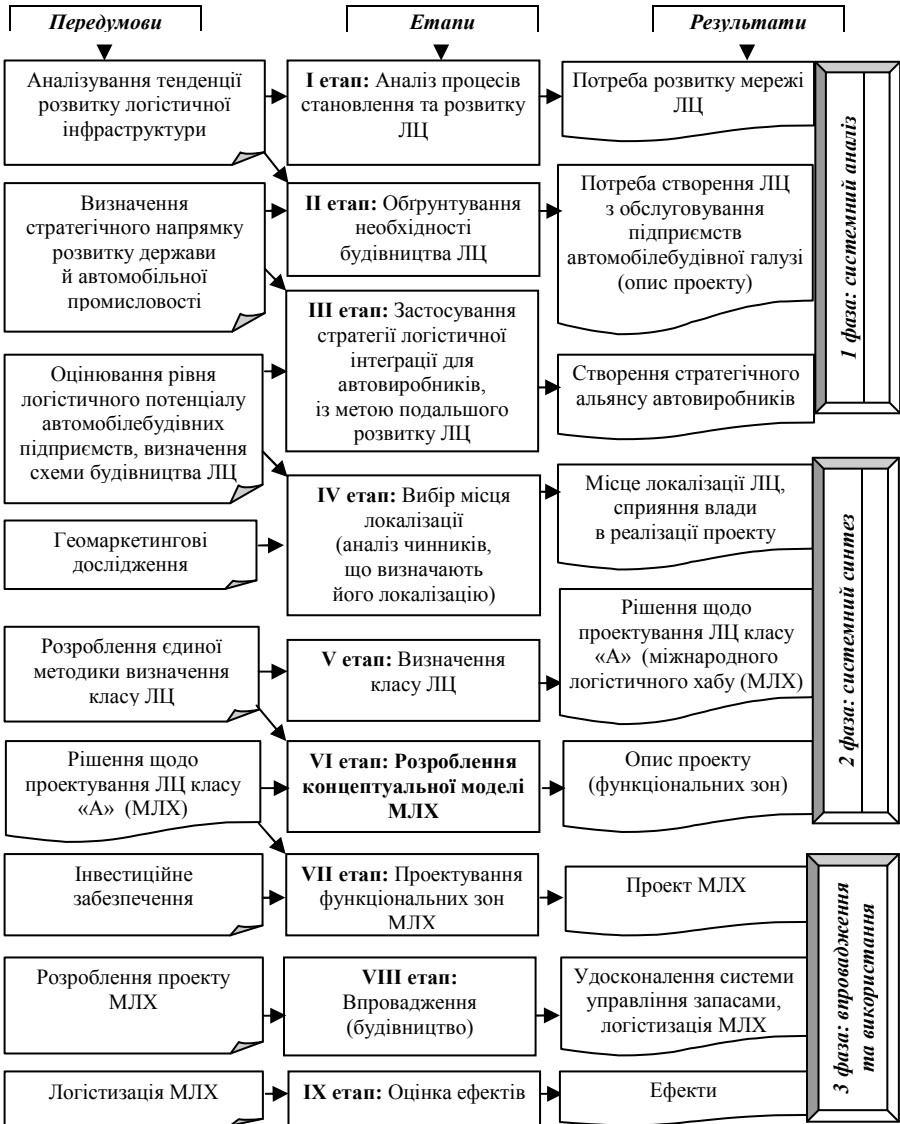


Рис. 5. Послідовність етапів формування МЛХ

Примітка: власна розробка автора

Таблиця 6

Етапи проектування функціональних зон МЛХ

Етапи проекту (Функціональні зони МЛХ)	Орендні площі, кв. м	Термін введення в експлуатацію	Очікувані основні інвестиції		Нові робочі місяця
			Вітчизняні, млн. євро	Іноземні, млн. євро	
<i>I</i> Будівництво ЛЦ класу «А»	150000	2012-2013 р.р.	18,5	41	2000
<i>II</i> «Бізнес-центр»	50000	2013-2014 р.р.	14,2	21	1000
<i>III</i> «Виробничий центр»	46000	2014-2015 р.р.	11,3	32	500
<i>IV</i> «Торговельний центр»	40000	2015 р.	8,1	24	500
<i>V</i> «Сервісний центр»; «Околиця»; «Додаткова зона»	11000	2015 р.	2,9	7	500
Усього	297000		55	125	4000

Примітка: запропонувала та розрахувала дисертант

У дисертаційному дослідженні аргументовано механізм використання процесу логістизації, що, на відміну від наявних, відображає шлях досягнення економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі, відповідно й держави, через призму становлення та розвитку ЛЦ. У результаті цього розроблено модель логістизації діяльності МЛХ (рис. 6) та досліджено ефекти, котрі отримуватимуть автомобілебудівні підприємства в результаті формування та розвитку концептуальної моделі МЛХ (табл. 7).

Таблиця 7

Види ефектів, що їх отримуватимуть автомобілебудівні підприємства внаслідок формування та розвитку концептуальної моделі МЛХ

Види ефекту	Показники, що відображають певний вид ефекту
Фінансово – економічний	підвищення рівня логістичного потенціалу (ПАТ «ЗАЗ» (0,91); ПАТ «Богдан Моторс» (0,92); зростання частки локалізованих комплектуючих, відповідно збільшення кількості вироблених українізованих автомобілів; підвищення економічної безпеки; висока рентабельність діяльності МЛХ.
Маркетинговий	зростання частки ринку та координація дій учасників дилерських мереж автовиробників; зростання кількості сервісних центрів, що забезпечуватиме максимально високу якість споживчого сервісу; зростання частки експорту в обсязі реалізації.
Ресурсний	зростання фондівдачі; зростання матеріалівдачі; зниження рівня відходів виробництва; зменшення показника зносу основних фондів.
Соціальний	зменшення плінності кадрів; підвищення рівня якості умов праці; задоволення працівників умовами праці; задоволеність споживачів співпрацею з підприємствами автомобілебудування.
Науково – технічний	автоматизація завдань із переміщення логістичних продуктів; інформатизація процесів прийняття рішень та інтеграція інформаційних систем; збільшення кількості патентів та ліцензій, що перебувають у власності підприємств; підвищення частки інноваційної продукції в загальному обсязі; підвищення інтенсивності проведення НДДКР.

Примітка: розробила автор

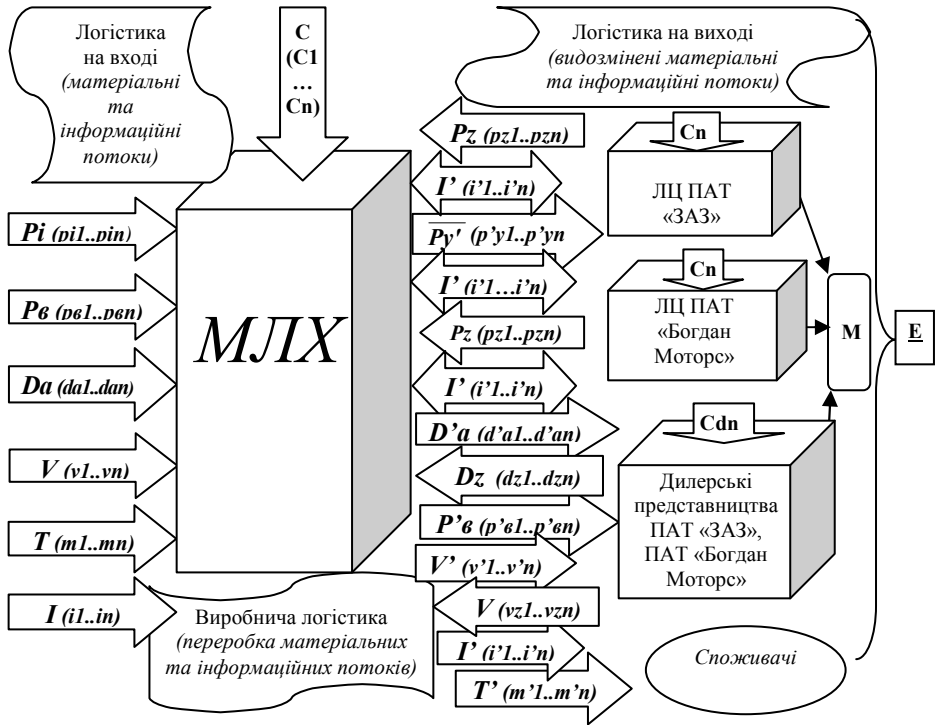


Рис. 6. Модель логістизації діяльності МЛІХ*

Примітка: * власна розробка дисертанта

P_i ($pi1..pin$) – іноземні постачальники підприємств, що належать до стратегічного альянсу;
 $P_в$ ($pв1..pвn$) – вітчизняні постачальники; $P'в$ ($p'в1..p'вn$) – упаковані замовлення комплектуючих, що їх виготовили вітчизняні виробники, спрямовані відповідним покупцям із МЛІХ; $\overline{P_y}$ ($p'y1..p'yn$) – українізовані комплектуючі до автомобілів; P_z ($pz1..pzn$) – замовлення необхідної кількості комплектуючих ЛЦ ПАТ «ЗАЗ» і ПАТ «Богдан Моторс»; Da ($da1..dan$) – автомобілі й автозапчастини, що їх постачають ПАТ «ЗАЗ» і ПАТ «Богдан Моторс» для реалізації в Західному регіоні; $D'a$ ($d'a1..d'an$) – необхідна кількість автомобілів і запчастин, що потребує ринок Західного регіону; D_z ($dz1..dzn$) – замовлення необхідної кількості автомобілів, автозапчастин дилерською мережею ПАТ «ЗАЗ» і ПАТ «Богдан Моторс»; V ($v1..vn$) – різноманітна продукція вітчизняних та іноземних виробників; V' ($v'1..v'n$) – упакована певними партіями готова продукція вітчизняних та іноземних виробників; V ($vz1..vzn$) – замовлення різноманітної продукції споживачами; T ($t1..tn$) – вітчизняні та іноземні транспортні організації; T' ($t'1..t'n$) – транспортні організації, які транспортуватимуть продукцію з МЛІХ; I ($i1..in$) – інформаційні потоки, що надходять у МЛІХ; I' ($i'1..i'n$) – прийняття відповідних управлінських рішень (вихідна інформація); I ($is1..isn$) – інформація про попит (вимоги споживачів); C ($C1..Cn$) – чинники макросередовища, що впливають на діяльність МЛІХ; C_n – чинники макросередовища, що впливають на діяльність ЛЦ ПАТ «ЗАЗ» і ПАТ «Богдан Моторс»; C_{dn} – чинники макросередовища, що впливають на діяльність дилерських представництв ПАТ «ЗАЗ» і ПАТ «Богдан Моторс»; M – українізований кінцевий продукт (готові автомобілі), перевалочна база автомобілебудівної продукції; E – економічна стабілізація підприємств автомобілебудівної галузі.

Оскільки отримати всі ці ефекти можливо лише за умови, що реалізація даного проекту буде економічно доцільною, у роботі розраховано економічну ефективність інвестицій при трьох варіантах розвитку подій (оптимістичному, проміжному та песимістичному). Результати розрахунків зведені у таблицю 8.

Таблиця 8

**Зведені проектно-фінансові результати від реалізації
концептуальної моделі МЛХ**

<i>Показники</i>	Всього:		
	<i>Оптимістичний прогноз</i>	<i>Проміжний прогноз</i>	<i>Песимістичний прогноз</i>
Кошторисна вартість будівництва, млн. євро	180		
Доходи, млн. євро.	79,2	58,9	39,6
Витрати, млн. євро	19,7	16,6	13,3
Прибуток, млн. євро	59,4	42,3	26,2
Економічний ефект (Ер)	0,33	0,24	0,15
Термін окупності, років	3	4,2	6,7

Примітка: розрахувала дисертант

Загалом функціонування логістичного хабу сприятиме досягненню спільної концепції розвитку підприємств автомобілебудівної галузі та логістичної інфраструктури країни.

ВИСНОВКИ

Основним науковим результатом роботи є розробка механізму вдосконалення процесів становлення та розвитку ЛЦ, орієнтованих на врахування особливостей бізнес-процесів автомобілебудівних підприємств та підвищення ефективності їх реалізації. Отримані результати спрямовані на активізацію логістичної активності автомобілебудівних підприємств та підвищення їхнього логістичного потенціалу, дали змогу зробити такі висновки:

1. У результаті теоретичних досліджень виділено етапи розвитку економіки, які допомогли зрозуміти процес становлення та розвитку ЛЦ. Уточнено й поглиблено понятійний апарат, а саме поняття «логістика» та «логістичний центр».

2. У роботі узагальнено і впорядковано наявні підходи до класифікації ЛЦ. На основі цього модифікована класифікація ЛЦ за рахунок розширення класифікаційних ознак. Удосконалено процес визначення класу ЛЦ, шляхом розроблення єдиної методики, сутність якої полягає у його бальній оцінці, що дає змогу глибше зрозуміти суть об'єкта, його практичне використання згідно з призначенням і забезпечить ефективне управління ним. Компанії мають прийняти її як відправну точку для класифікації

об'єктів складської нерухомості, адже вона послужить основою для формування цивілізованого ринку складської нерухомості.

3. Із здійсненої ідентифікації сучасного стану і тенденцій розвитку зарубіжного та вітчизняного ринків логістичної нерухомості стало зрозумілим, що невикористання теоретичних передумов становлення та розвитку ЛЦ має об'єктивні й суб'єктивні чинники. Вони полягають у нестабільності економіки України, відсутності кваліфікованих фахівців, логістичних компаній (не більше 20), а також у несприйнятті українським бізнесом важливості логістики.

4. Рівень розвитку організації та її готовність до подальших логістичних змін оцінено за допомогою вдосконаленої методики оцінки рівня розвитку логістичного потенціалу автомобілебудівних підприємств, відмінною рисою якої є запропонований перелік показників, що найточніше відображають рівень розвитку потенціалу функціональних областей логістики. Дана методика може бути використана для розрахунків рівня логістичного потенціалу підприємств у динаміці або порівняно з іншими суб'єктами господарювання.

5. Запропоновано методичний підхід до формування й реалізації стратегії логістичної інтеграції автомобілебудівних підприємств, що дасть змогу за допомогою запропонованих етапів реалізації стратегії логістичної інтеграції простежити трансформаційні процеси, що відбуватимуться на підприємствах автомобілебудівної галузі, та відповідно визначити ефекти після реалізації стратегії.

6. Розроблено на інноваційних засадах концептуальну модель МЛХ, яка забезпечуватиме економічну стабілізацію підприємств автомобілебудівної галузі через поєднання зусиль стратегічного альянсу автовиробників, інвесторів та держави;

7. Аргументовано механізм використання процесу логістизації, що, на відміну від наявних, відображає шлях досягнення економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі через призму становлення та розвитку ЛЦ. Досліджено ефекти, котрі отримуватимуть автомобілебудівні підприємства у результаті формування й розвитку концептуальної моделі МЛХ, та розраховано економічну ефективність інвестицій у даний проект при трьох варіантах розвитку подій (оптимістичному, проміжному та песимістичному).

8. На підставі отриманих наукових результатів внесено такі рекомендації:

– органам державної влади у розробленні програм розвитку регіонів чи міст застосовувати схему локалізації мережі ЛЦ, зокрема розроблену на інноваційних засадах концептуальну модель МЛХ для економічної стабілізації підприємств, а відповідно й держави в цілому.

– Асоціації Укравтопрому при розробленні «Стратегії розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів»

використовувати теоретичні та методичні положення дисертації щодо застосування ЛЦ у діяльності автовиробників для забезпечення їх економічної стабілізації.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Струтинська І. В. Логістика-філософія бізнесу / І. В. Струтинська // Галицький економічний вісник: Науковий журнал. – Тернопіль: ТДТУ, 2009. – № 3 (24). – С. 10–18.
2. Струтинська І. В. Місце логістичних центрів у логістичному ланцюгу / І. В. Струтинська // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – Випуск 250: В 9 т. – Т. IX. – С. 2116–2123.
3. Струтинська І. В. Об'єктивна необхідність та економічна доцільність функціонування логістики на території України / І. В. Струтинська // Економічний простір: Збірник наукових праць. - Дніпропетровськ: ПДАБА, 2009. – № 28/1. – С. 25–31.
4. Струтинська І. В. Проблеми логістичного управління підприємствами / І. В. Струтинська // Наука й економіка: Науково-теоретичний журнал. – Хмельницький: ХЕУ, 2010. – Випуск 4 (20). – С. 94–98.
5. Струтинська І. В. Передумови та фактори, які сприяють становленню та розвитку логістичних центрів на території України / І. В. Струтинська // «Економіка і регіон»: Науковий вісник. – Полтава: ПолтНТУ. – 2011. – № 1(28). – С. 169–173.
6. Струтинська І. В. Логістична активність вітчизняних автомобілебудівних підприємств / І. В. Струтинська // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. – Чернівці: ЧТЕІ КНТЕУ, 2011. – Вип. II (42). Економічні науки. – Частина I. – С. 286–290.
7. Струтинська І. В. Розвиток логістичних центрів як чинник економічної безпеки держави / І. В. Струтинська // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. Економічні науки. – Луцьк. ВНУ імені Лесі Українки. – 2011. № 12. – С. 54–56.

Опубліковані праці апробаційного характеру:

8. *¹Захарій І. В. Актуальність застосування логістики в умовах переходу України до ринкових відносин / І. В. Захарій // IX студентська

¹ Прізвище Захарій змінено на Струтинська на підставі свідоцтва про одруження Серія 1-ИД № 038584 від 3 листопада 2007 р.

науково-технічна конференція «Природничі та гуманітарні науки. Актуальні питання» (збірник тез конференції). – 2006. – С. 37.

9. Струтинська І. В. Місце логістичних центрів у логістичному ланцюгу / І. В. Струтинська // Матеріали Міжнародної наукової конференції молодих вчених «Формування нового світового економічного порядку» (Тернопіль, 14-15 травня 2009 р.) / Тернопільський національний економічний університет. – ТНЕУ. – Тернопіль, 2009. – С. 242–244.

10. Струтинська І. В. Місце логістики у економіці нашої країни / І. В. Струтинська // Матеріали Всеукраїнської наукової конференції Тернопільського державного технічного університету імені Івана Пулюя (м. Тернопіль, 13–14 травня 2009 р.) / Тернопіль ТДТУ, 2009 – С. 360.

11. Струтинська І. В. Проблеми логістичного управління підприємствами / І. В. Струтинська // Актуальні проблеми соціально-економічного розвитку України в умовах глобалізації : Матеріали І міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 15 травня 2009 р.) / Тернопільський комерційний інститут. – Тернопіль, 2009. – С. 178–179.

12. Струтинська І. В. Європейська та євроатлантична інтеграція України, шляхом функціонування міжнародного транспортно-логістичного хабу / І. В. Струтинська // Регіональні аспекти розвитку в умовах європейського вибору: Матеріали III міжнародної науково-практичної конференції (Сімферополь, 25–27 вересня 2009 р.) / Сімферополь: ВіТроПринт. – 2009. – С. 115-116.

13. Струтинська І. В. Застосування стратегії логістичної інтеграції на підприємствах машинобудування / І. В. Струтинська // Формування конкурентоспроможного середовища для досягнення світових параметрів факторіальних і результативних показників виробництва: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції (Тернопіль, 24–25 червня 2010 р.) / Тернопіль: ТІ АПВ НААНУ, 2010. – С. 239–241.

14. Струтинська І. В. Основні фактори, які визначають логістичну активність машинобудівних підприємств / І. В. Струтинська // Сучасний соціокультурний простір 2010: Матеріали VII Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (Київ, 20–22 вересня 2010 р.). – Київ: ТОВ “ТК Меганом”, 2010. – С. 72–73.

15. Струтинська І. В. Логістизація міжнародного логістичного хабу / І. В. Струтинська // Економіка: сучасні проблеми та перспективи розвитку: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, Україна, 11–12 березня 2011 р.). – Одеса: у 2-х частинах, ГО “Центр економічних досліджень та розвитку”, 2011. – Ч. II. – С. 57–58.

АНОТАЦІЯ

Струтинська І. В. Становлення та розвиток логістичних центрів як чинник економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя. – Тернопіль, 2011.

Дисертаційну роботу присвячено розробленню теоретичних і практичних положень, методичних підходів, спрямованих на раціональну організацію процесу становлення та розвитку логістичних центрів для забезпечення економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі.

У роботі обґрунтовано й уточнено сутність поняття логістичного центру, проаналізовано вплив цих центрів на зарубіжний та вітчизняний ринок, зокрема ринок автомобілебудування. Розширено класифікацію логістичних центрів та вдосконалено процес визначення класу логістичного центру. Ідентифіковано сучасний стан і тенденції розвитку зарубіжного й вітчизняного ринку логістичної нерухомості та логістичної активності на підприємствах автомобілебудування. Удосконалено методику оцінки рівня логістичного потенціалу.

Розроблено на інноваційних засадах концептуальну модель міжнародного логістичного хабу, що забезпечуватиме економічну стабілізацію підприємств автомобілебудівної галузі через поєднання зусиль стратегічного альянсу автовиробників, інвесторів та держави.

Ключові слова: логістична нерухомість, логістичний центр, клас логістичного центру, автомобілебудівні підприємства, логістичний потенціал, рівень логістичного потенціалу, стратегія логістичної інтеграції, логістичний хаб.

АННОТАЦИЯ

Струтинская И. В. Становление и развитие логистических центров как фактор экономической стабилизации предприятий автомобилестроительной отрасли. – Рукопись.

Диссертация на получение научной степени кандидата экономических наук за специальностью 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (за видами экономической деятельности). – Тернопольский национальный технический университет имени Ивана Пулюя. – Тернополь, 2011.

Диссертационная работа посвящена разработке теоретических и практических положений, методических подходов, направленных на рациональную организацию процесса становления и развития логистических центров для обеспечения экономической стабилизации предприятий автомобилестроительной отрасли.

В первом разделе «Теоретико-методические и прикладные принципы становления и развития логистических центров» рассмотрен и проанализирован процесс становления и развития логистических центров в разные времена реформирования эволюции экономики; уточнен и углублен понятийный аппарат относительно категорий «логистика» и «логистический центр»; обобщенно заграничный опыт становления и развития логистических центров, в частности рассмотрены примеры использования логистических центров в деятельности мировых автопроизводителей; обобщенно и упорядоченно классификационные признаки и соответственно предложена классификация логистических центров, которая позволит глубже понять суть объекта и обнаружить резервы повышения экономической стабилизации автомобилестроительных предприятий при использовании услуг логистического центра; выделены критерии относительно которых определяют принадлежность логистического центра к отдельной категории с точки зрения его функционального назначения и обоснованная необходимость усовершенствования процесса определения класса логистического центра; с помощью модели STEP-анализа проанализированы предпосылки и факторы, способствующие становлению и развитию логистических центров на территории нашей страны; систематизированы и сгруппированы выгоды, которые будут получать автомобилестроительные предприятия в результате становления и развития логистических центров.

Во втором разделе «Аналитическая оценка развития логистических центров в обеспечении экономической стабилизации предприятий автомобилестроительной отрасли» проведен анализ современного состояния и тенденций развития логистической недвижимости; усовершенствован процесс определения класса логистического центра, путем разработки единственной методики, сущность которой заключается в его балльной оценке, которая дает возможность глубже понять суть объекта, его практическое использование согласно назначению и обеспечит эффективное управление им; исследовано теоретический и практический аспект логистической активности на предприятиях автомобилестроения; дано толкование логистического потенциала предприятия; определенно функциональные сегменты логистики автомобилестроительного предприятия, обуславливающие уровень развития логистического потенциала; усовершенствована методика оценки уровня развития логистического потенциала автомобилестроительных предприятий, в результате чего установлена возможность предприятия к внедрению последующих логистических изменений.

В третьем разделе «Научно-методические принципы совершенствования процесса развития логистических центров автомобилестроительной отрасли» обосновано авторскую позицию относительно перспектив становления и развития сети логистических центров в Украине, в частности строительства логистического центра из

обслуживания предприятий автомобилестроительной отрасли; впервые разработана на инновационных принципах концептуальная модель международного логистического хаба, которая будет обеспечивать экономическую стабилизацию предприятий автомобилестроительной отрасли через сочетание усилий стратегического альянса автопроизводителей, инвесторов и государства; предложено адаптировать стратегию логистической интеграции автопроизводителями в создании логистического центра, согласно чего усовершенствован методический подход формирования и реализации стратегии логистической интеграции автомобилестроительными предприятиями; обоснованно последовательность этапов формирования международного логистического хаба и этапов проектирования его функциональных зон; аргументировано механизм использования процесса логистизации, а именно, разработана модель логистизации деятельности международного логистического хаба, новая схема логистического управления логистическим хабом в цепи «снабжение–производство–сбыт»; модель эффективного (безотказного) функционирования международного логистического хаба.

В работе исследовано эффекты, которые будут получать автомобилестроительные предприятия в результате формирования и развития концептуальной модели международного логистического хаба и рассчитана экономическая эффективность инвестиций в данный проект при трех вариантах развития событий (оптимистическому, промежуточному и пессимистическому).

Ключевые слова: логистическая недвижимость, логистический центр, класс логистического центра, автомобилестроительные предприятия, логистический потенциал, уровень логистического потенциала, стратегия логистической интеграции, логистический хаб.

SUMMARY

Strutyns'ka I.V. Formation and development of logistic centres as a factor of economic stabilization at automobile industry enterprises. – Manuscript.

The thesis for the scholarly degree of Candidate of Economics in specialty 08.00.04 – Economics and Enterprise Management (according to the types of economic activity). – Ternopil National Technical University named after Ivan Puliuy. – Ternopil, 2011.

The thesis is dedicated to the development of theoretical and practical issues and methodical approaches aimed at rational organization of the logistic centres formation and development process to provide economic stabilization of automobile industry enterprises.

In the research work the meaning of the notion «logistic centre» has been substantiated and clarified; the influence of the centres on foreign and home

market has been analyzed, paying special attention to the automobile industry market. The classification of logistic centres has been widened and the process of logistic centre class definition has been improved. The current condition and development tendencies of the foreign and home market of logistic property and activity at automobile industry enterprises have been identified. The methods of the logistic potential level evaluation have been improved.

A conceptual model of the international logistic hub has been developed based on the innovation background. This would provide economic stabilization of the automobile industry enterprises due to the combining efforts of strategic alliance of the automobile producers, investors and the state.

Key words: logistic property, logistic centre, logistic centre class, automobile industry enterprises, logistic potential, the level of logistic potential, the strategy of logistic integration, logistic hub.