**Кищун Володимир Андрійович. Маркетингова товарна політика операторів ринку легкових автомобілів: Дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Луцький держ. технічний ун-т. - Луцьк, 2002. - 260 арк. - Бібліогр.: арк. 215-226.**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | Кищун В. А. Маркетингова товарна політика операторів ринку легкових автомобілів. – Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами. – Національний університет “Львівська політехніка”, Львів, 2002.  Дисертація присвячена розробці теоретичних положень та практичних рекомендацій щодо формування маркетингової товарної політики операторів автомобільного ринку України. Розглянуті теоретичні і практичні аспекти функціонування ринку легкових автомобілів, встановлені та проаналізовані чинники формування товарної політики. Як напрямки удосконалення маркетингової товарної політики українських автотрейдерів, визначені споживчі випробування автомобілів, оцінка їх придатності та адаптація до місцевих умов експлуатації, сегментація ринку і класифікація легковиків, аналіз автомобільного парку – об’єкта забезпечення запасними частинами, сертифікація транспортних засобів. | |
| |  | | --- | | 1. Товарна політика (product policy) займає важливе місце у системі маркетингової діяльності підприємства і передбачає серію конкретних заходів впливу на ринок. Стосовно збуту легкових автомобілів такими заходами у роботі визначені: знаходження для товарів оптимальних товарних ніш (сегментозорієнтована товарна політика); відповідність товару цільовому ринку; формування асортименту продукції з урахуванням її споживчих характеристик; підтримання належного рівня якості і конкурентноздатності товарів; випробування і сертифікація автомобілів; адаптація автомобілів до середовища, у якому вони експлуатуються, вплив на споживачів через товар. Розроблені теоретичні положення та пропозиції щодо удосконалення товарної політики рекомендується вітчизняними автотрейдерами враховувати при формуванні планів маркетингових заходів.  2. Визначення фактичних значень показників якості автомобіля здійснюється експериментально, шляхом організації різнобічних випробувань. Сформульовані в роботі теоретичні засади систематизації і класифікації споживчих випробувань легкових автомобілів передбачають їх три основні групи: експертні, дорожні і ресурсні. Експертні випробування (“тест-драйви”) – це короткочасне випробування автомобіля з метою оцінки його як товару у реальному виконанні. Дорожні випробування ставлять за мету ґрунтовного дослідження якостей автомобіля в дорожніх умовах. Призначення ресурсних випробувань – оцінити надійність автомобіля. Автовиробник зобов’язаний забезпечувати необхідний рівень показників споживчої якості власної продукції.  3. Державний стандарт обмежений у поділі легкових автомобілів на типи за функціональними ознаками. В зв’язку з цим в роботі запропоновано визначення та зроблене обґрунтування сутності дефініцій “дорожній легковий автомобіль”, “мінівен”, “дорожньо-спортивний легковий автомобіль” і “позадорожник”, а також термінів пов’язаних з прохідністю останнього.  Встановлено, що при визначенні типу легкового автомобіля основну роль відіграє його габаритна висота, у той час як довжина – один з параметрів, що регламентує клас легковика. Враховуючи ці особливості, була здійснена класифікація дорожніх, мінівенів, позадорожників і спортивних легкових автомобілів. Вона дозволяє операторам оптимальніше сегментувати автомобільний ринок, одночасно задовольняючи вимоги, властиві виробникові.  4. Ефективність використання транспортних засобів значною мірою залежить від пристосування їх конструкції до умов експлуатації. Тому в роботі дістало подальший розвиток обґрунтування напрямів адаптації автомобілів іноземного виробництва, зокрема до пального і вітчизняних дорожньо-кліматичних умов, а також пристосування до купівельної спроможності населення шляхом проектування і виробництва легковика за ціною, адекватною стану економіки країни, де вони реалізуються. Українським автотрейдерам необхідно ініціювати здійснення відповідних заходів стосовно адаптації автомобілів, якщо вони не передбачені планами виробників, або проводити окремі види робіт самостійно.  5. Важливою складовою товарної політики вважається організація сервісу, зокрема забезпечення автомобілів запасними частинами. Потреба у запчастинах обумовлюється різними чинниками, серед яких головними вважаються обсяг і структура парку автомобілів. Дослідження автомобільного парку міста, області, регіону (з використанням спеціального програмного забезпечення і банку реєстраційних даних Державтоінспекції УМВС України), коли автомобілі групуються по марках, моделях, роках випуску, термінами експлуатації дозволяють підприємствам автосервісу, з досить високою ступінню точності, визначатися з номенклатурою та прогнозувати постачання необхідних запасних частин.  6. Участь представників автомобільного бізнесу у підготовці нормативних документів надає їм можливість узгоджувати власну товарну політику з політикою держави в області сертифікації транспортних засобів. Разом з тим, в зв’язку з приєднанням України до Женевської Угоди 1958 року, у роботі визначена пріоритетність застосування приписів, які регламентують насамперед безпеку споживачів і довкілля. Повний перелік Правил ЄЕК ООН, а також терміни їх запровадження (включаючи відповідні поправки) повинні прийматися, у тому числі, з урахуванням економічної ситуації в Україні.  На підставі дисертаційного дослідження вносяться такі рекомендації:  - Всеукраїнській асоціації автомобільних імпортерів і дилерів при постачанні зарубіжної продукції в Україну використати теоретичні положення, які обґрунтовують необхідність адаптації автомобілів до місцевих умов експлуатації та купівельної спроможності населення. Операторам здійснювати сегментацію автомобільного ринку з урахуванням запропонованої класифікації та передбачити у плані маркетингових заходів обов’язковість проведення тест-драйвів;  - Державному комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики доповнити ДСТУ2984-95 “Засоби транспортні дорожні. Типи. Терміни та визначення” термінами: “дорожній легковий автомобіль”, “мінівен”, “дорожньо-спортивний легковий автомобіль” і “позадорожник” з відповідними визначеннями;  - Міністерству транспорту України при встановленні переліку Правил ЄЕК ООН, за якими буде проводитися сертифікація ДТЗ, врахувати викладені у роботі пропозиції. Провести редакційні зміни у “Правилах обов’язкової сертифікації дорожніх транспортних засобів, їх складових та приладдя” щодо структури документу, термінів та визначень. | |