**Загорянська Олена Леонідівна. Конкурентоспроможність машинобудівної продукції та напрями її підвищення : Дис... канд. екон. наук: 08.07.01 / Кременчуцький держ. політехнічний ун-т. — Х., 2005. — 269арк. — Бібліогр.: арк. 184-198**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Загорянська О.Л.**Конкурентоспроможність машинобудівної продукції та напрями її підвищення. - Рукопис.Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.01 - економіка промисловості. - Національний технічний університет "Харківський політехнічний інститут", Харків, 2005.Дисертація присвячена питанням підвищення конкурентоспроможності продукції машинобудівних підприємств на різних сегментах ринку. У роботі ця задача вирішується на підставі дослідження конкурентоспроможності складної промислової продукції, яка, в свою чергу, є поняттям комплексним, що має наступні складові: експлуатаційні характеристики, ціна її споживання та додаткові конкурентні переваги. В роботі розроблено методику визначення комплексного показника конкурентоспроможності на підставі ідеального товару, а потім скориговано його значення на підставі запропонованої автором класифікації для різних сегментів ринку. Розроблено систему економічних заходів, яка спрямована на підвищення конкурентоспроможності продукції підприємств машинобудівної галузі за такими стратегічними напрямами: стратегія "раціональної якості", стратегія "додаткових конкурентних переваг" та комбінована стратегія з вищенаведених. |

 |
|

|  |
| --- |
| Дослідження основних напрямів підвищення конкурентоспроможності продукції та розробка наукових засад по їх реалізації в машинобудівному комплексі України дали змогу сформулювати наступні висновки та пропозиції:1. Проведений аналіз теоретико-методичного обґрунтування забезпечення конкурентоспроможності продукції показав, що воно не в повній мірі відповідає сучасним вимогам ринку та призводить до зниження ефективності функціонування підприємств машинобудівної галузі. Це зумовлює потребу у застосуванні положень і процедур системного підходу до забезпечення раціональної якості та додаткових конкурентних переваг продукції машинобудівних підприємств.2. Виконана в роботі економічна оцінка конкурентоспроможності продукції машинобудівних підприємств на базі основних показників (номенклатура продукції, обсяг реалізованої продукції на експорт, відповідність міжнародним стандартам), свідчить про її недостатній рівень. Так, за період з 1990 до 2003 року обсяги збуту вантажних автомобілів знизились в 4,2 рази, що призвело до старіння автомобільного парку в Україні з 5,37 до 9,26 роки; вантажообіг залізниць України скоротився у 2,3 рази, що привело до різкого скорочення виробництва вантажних магістральних вагонів. Такий стан примушує споживачів, в умовах обмежених фінансових можливостей, проводити додаткові капітальні ремонти з метою подовження строку використання техніки, що призводить до її морального старіння та небезпечності у використанні.3. Розроблено методику визначення комплексного показника конкурентоспроможності складної технічної продукції на різних сегментах ринку. Ця методика дозволяє детально аналізувати рівень конкурентоспроможності продукції за допомогою значної кількості показників (21 показник - для вантажних автомобілів та 18 - для магістральних вагонів). Доведено взаємозв'язок між вищеназваними показниками, здійснено їх групування за трьома основними блоками (експлуатаційні характеристики, ціна споживання та додаткові конкурентні переваги продукції) та визначена вагомість кожного з них. Методика дозволяє порівняти продукцію підприємства-виробника з існуючими аналогами, що дає можливість висвітлити всі її переваги та недоліки.4.Запропоновано ознаки сегментації ринку збуту вантажних автомобілів та магістральних вагонів, які базуються на наступних показниках: змінюваність сегменту, можливість впливу на нього, місткість сегменту та подібність представників сегменту. Оцінюючи рівень конкурентоспроможності складної технічної продукції, здобувач спирався на показники ідеального товару, який було умовно утворено шляхом вибору найкращих показників з групи моделей, що аналізуються. Використовуючи запропоновану методику визначення комплексного показника конкурентоспроможності складної технічної продукції, автор скоректував розрахунковий показник для конкретних сегментів ринку. Таке коректування показало, що конкурентоспроможність поняття відносне і його треба визначати для конкретних умов.5. В роботі обґрунтовано методичні аспекти по забезпеченню продукції "раціональної якості", що здійснено через мінімізацію непродуктивних витрат, шляхом розробки методики вибору найкращих постачальників сировини, матеріалів та комплектуючих виробів, а також - застосування методів статистичного контролю якості продукції. Особливість використання цих методів полягає у способі формування статистичної вибірки деталей, що контролюються, а також у визначенні виду функції загальних витрат на здійснення контролю якості, що дає можливість фахівцям точніше визначати оптимальний план проведення контролю.6. Автором вирішена практична задача оптимізації вибору найефективнішого плану проведення статистичного контролю, що дозволяє розрахувати можливі розміри витрат на здійснення статистичного контролю залежно від вимог різних сегментів ринку. Для досягнення цієї ж мети проведено адаптацію методики АВС-аналізу, що дає можливість поділити велику кількість різноманітних деталей на типорозміри для здійснення контролю якості з використанням методів математичної статистики7. Доведено, що додаткові конкурентні переваги складної технічної продукції полягають у наданні споживачеві більш якісного фірмового сервісу, що відзеркалено в роботі через проектування додаткових складів запасних частин на робочих площах підприємств, які експлуатують складну технічну продукцію; у функціонуванні гнучкої системи пільг підприємства-виробника, що зокрема висвітлено у впровадженні лізингових операцій на підприємствах, де вони ще недостатньо використовуються.8.Завдяки запропонованим в роботі заходам, та використовуючи викладену автором методику, розраховано комплексний показник конкурентоспроможності магістральних вагонів та вантажних автомобілів, який свідчить про його підвищення від 5 до 21% залежно від сегмента ринку. |

 |