

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ЦЕНТР ІНДУСТРІАЛЬНИХ
ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ

ОСТАПЕНКО АНДРІЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ

УДК 338.246:629.341

**ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА РОЗВИТКУ АВТОБУСОБУДІВНОЇ ПІДГАЛУЗИ
УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління
національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2015

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано в Науково-дослідному центрі індустріальних проблем розвитку НАН України.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, доцент
Красноносова Олена Миколаївна,
Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України, старший науковий співробітник відділу проблем розвитку регіональної економіки

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Окландер Михайло Анатолійович,
Інститут бізнесу, економіки та інформаційних технологій Одеського національного політехнічного університету, завідувач кафедри маркетингу

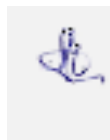
кандидат економічних наук, доцент
Єрмоленко Олексій Анатолійович,
Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця, доцент кафедри управління персоналом та економіки праці

Захист відбудеться «13» листопада 2015 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради, шифр Д 64.251.01, у Науково-дослідному центрі індустріальних проблем розвитку НАН України за адресою: 61022, м. Харків, площа Свободи, 5, Держпром, 7-й під'їзд, 8 поверх.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України за адресою: 61022, м. Харків, площа Свободи, 5, Держпром, 7-й під'їзд, 8 поверх.

Автореферат розісланий «13» жовтня 2015 р.

В.о. вченого секретаря
спеціалізованої вченої ради



М. С. Дороніна

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Посилення інтеграційних процесів, яке викликане вступом України до СОТ, а також підписанням асоціації з ЄС, змінило умови функціонування механізму державної підтримки вітчизняних товаровиробників, оскільки зробило неприпустимим встановлення митних бар'єрів та пільгових тарифів. Натомість, на перший план постало питання визначення пріоритетних галузей промисловості, продукція яких здатна конкурувати на світовому ринку. Історично склалося, що для України такою галуззю є автомобілебудування. Його розвиток регламентується положеннями «Стратегії розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року», яку було розроблено у відповідності до Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року». Своєю головною метою Стратегія ставить: вдосконалення господарсько-правових відносин на автомобільному ринку України; забезпечення розвитку української автомобілебудівної промисловості, її інтеграції у світове автомобілебудування; зростання обсягів продукції автомобілебудівного комплексу та доходної частини бюджетів усіх рівнів; підвищення ефективності виробництва в умовах СОТ та Зони вільної торгівлі з ЄС.

Стратегією розвитку автомобільної промисловості на період до 2015 року передбачено сформуванню сучасне, інтегроване у світову автомобільну промисловість українське автомобілебудування, здатне забезпечити 3,6% загального обсягу ВВП та 2,8% загального обсягу бюджетних надходжень, створити близько 20 тис. нових робочих місць, розширити виробництво з доведенням його до 800 тис. легкових автомобілів, 54 тис. вантажних автомобілів, 18 тис. автобусів та створити сучасну агрегатну базу. Натомість, сучасний стан автомобілебудівної галузі України можна характеризувати як кризовий, оскільки, падіння обсягів виробництва легкових автомобілів упродовж періоду 2011-2014 рр. склало 3,76 разу, обсяги виробництва вантажівок скоротилися за останні п'ять років у 2,65 разу, але найсильніше скоротилося виробництво автобусів, чие падіння обсягів на протязі 2011-2014 рр. склало 3,83 разу.

За таких умов актуальності набуває питання пошуку регуляторних важелів, які не суперечать міжнародній практиці та здатні підтримати розвиток пріоритетних галузей вітчизняної економіки, включаючи автомобілебудування.

Теоретичні аспекти формування методологічних засад оцінки стану галузей економіки та конкурентоспроможності економіки країни, а також проблеми державної підтримки, висвітлювалися в роботах вітчизняних та зарубіжних учених-економістів – О. Амоші, Я. Жаліла, М. Кизима, А. Маршалла, Н. Менкью, М. Окландера, Л. Піддубної, М. Портера, Б. Райзберга, О. Шнипка та інших.

Ґрунтовні дослідження у сфері розробки програм державної підтримки окремих галузей економіки на регіональному та національному рівні було запропоновано у

наукових працях таких вчених, як В. Бабич, І. Благун, Н. Брюховецька, В. Геєць, Б. Данилишин, О. Лапко, В. Микитенко, В. Худолей. Разом із тим, й досі гостро стоїть питання визначення першочергових завдань розвитку підгалузі автобусобудування в Україні. Недосконаліми виявились механізми її державної підтримки з огляду на інтеграційні процеси, які переживає країна.

Означені проблеми необхідності державної підтримки розвитку автобусобудування та оцінки його конкурентоспроможності на світовому ринку зумовили вибір теми дисертаційної роботи, її зміст, мету, завдання та структуру.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконувалася в рамках планів виконання науково-дослідних робіт у Науково-дослідному центрі індустріальних проблем розвитку НАН України за темами «Механізм державного регулювання реструктуризації промисловості» (№ ДР – 0114U005035), де здобувачем обґрунтовано та визначено сутність поняття конкурентоспроможності галузі промисловості, а також «Наукове обґрунтування розвитку машинобудування України» (№ ДР – 0110U008145), у ході виконання якої здобувачем проведено оцінювання конкурентоспроможності продукції автобусобудування.

Мета і задачі дослідження. Метою дослідження є подальший розвиток теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо визначення першочергових заходів державної підтримки підгалузі автобусобудування в Україні.

Для досягнення визначеної мети в дисертації поставлені такі задачі:

- визначити стан розвитку автобусобудівної підгалузі у провідних країнах світу та можливість імплементації світового досвіду підтримки розвитку підгалузі;
- уточнити сутність поняття «конкурентоспроможність галузі» у ракурсі автомобілебудівної підгалузі країни;
- здійснити позиціонування національних товаровиробників галузі автобусобудування на внутрішньому ринку порівняно з іноземними конкурентами;
- удосконалити методичний підхід до оцінки конкурентоспроможності підгалузі автобусобудування в країні;
- оцінити рівень конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування України та визначити пріоритетні напрямки її розвитку;
- на основі узагальнення світового та вітчизняного досвіду розвинути методичний підхід до вибору пріоритетних напрямків розвитку автобусобудівної підгалузі України.

Об'єкт дослідження. Об'єктом дослідження є процес державної підтримки розвитку автобусобудування в Україні.

Предметом дослідження є теоретико-методичні та прикладні аспекти щодо обґрунтування вибору пріоритетних напрямків і стимулювання розвитку автобусобудування в Україні.

Методи дослідження. Теоретико-методологічною основою дисертаційної роботи стали положення економічної теорії та концептуальні підходи щодо організації державної підтримки вітчизняних товаровиробників, наукові праці вітчизняних і закордонних учених.

В роботі використано такі загальнонаукові та спеціальні методи та прийоми

емпіричного й теоретичного дослідження, як *індукції та дедукції* – для дослідження економічної природи, ролі та місця автобусобудування в економіці країни; *системного підходу* – для визначення об'єкта й предмета дослідження; *узагальнення* – для інтегральної оцінки конкурентоспроможності підгалузі автобусобудування; *монографічного аналізу* – для удосконалення періодизації розвитку автобусобудування у світі; *статистичного аналізу* – для дослідження стану підгалузі автобусобудування в Україні та світі; *таксономії* – для визначення загального інтегрального показника конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування; *аналізу та синтезу* – для дослідження системи й методів державної підтримки автобусобудування в провідних країнах світу та Україні; *системного, структурно-логічного та порівняльного аналізу* – для оцінки якості та конкурентоспроможності автобусобудівної продукції у порівнянні з конкурентами; *графічний* – для надання наочності матеріалу та схематичного зображення теоретичних і практичних положень дисертації.

У дисертаційній роботі в якості інформаційної бази дослідження були використані: нормативно-правові та законодавчі акти України; дані Державного комітету статистики України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства промислової політики України, Асоціації автовиробників України «УКРАВТОПРОМ», Світової асоціації виробників автотранспортних засобів (ОІСА); джерела статистичної та аналітичної інформації провідних автомобілебудівних періодичних видань; офіційні сайти Національного банку України, обласних державних адміністрацій України; матеріали Міжнародних науково-практичних конференцій; публікації в іноземних виданнях із досліджуваної проблематики; результати досліджень, виконаних особисто автором.

Наукова новизна отриманих результатів. Отримані в процесі дослідження наукові результати мають різний ступінь новизни та вирішують важливе завдання подальшого розвитку теоретико-методичних положень щодо вибору пріоритетних напрямків та вдосконалення механізму державної підтримки автобусобудування й розкриваються в таких основних результатах:

набули подальшого розвитку:

методичний підхід до обґрунтування пріоритетних напрямків розвитку автобусобудування, який, на відміну від існуючих, включає позиціонування продукції товаровиробників підгалузі автобусобудування в сегментах вітчизняного ринку, що дає змогу обґрунтовано формувати склад заходів державної підтримки підгалузі;

оцінювання конкурентоспроможності підгалузі автобусобудування, яке, на відміну від існуючих, ґрунтується на масштабі охоплення ринку товаровиробниками по всіх існуючих сегментах й величині попиту на продукцію, що дає змогу визначити конкурентні переваги підгалузі, виходячи зі споживчих якостей її кінцевої продукції;

удосконалено:

визначення сутності поняття «конкурентоспроможність галузі», яке, на відміну від існуючого, має в основі характеристики кінцевої продукції та частки ринку, що на неї припадає, це дало змогу провести оцінювання рівня конкурентоспроможності підгалузі автобусобудування;

методичний підхід до оцінки конкурентоспроможності продукції

автобусобудування, який базується на таких специфічних характеристиках автобусів, як динамічність, безпека, комфортність та економічність, що дозволило визначити пріоритети розвитку підгалузі;

методичне забезпечення формування компонентів першочергової державної підтримки національних виробників продукції автобусобудування, яке, на відміну від існуючого, містить розподіл засобів впливу на внутрішньогалузеві та зовнішнього впливу держави, що дає змогу визначити шляхи прискорення розвитку підгалузі автобусобудування.

Практичне значення отриманих результатів. Практичний інтерес мають теоретичні положення та методичне забезпечення державної підтримки розвитку підгалузі автобусобудування в Україні на основі оцінки конкурентоспроможності автобусної продукції та її позиціонування в сегментах споживчого ринку.

Запропоновані в дисертації висновки й рекомендації, що мають прикладний характер, упроваджені в діяльність таких організацій та установ:

порядок оцінки конкурентоспроможності продукції в ході формування державної підтримки галузі (на прикладі автобусобудування) прийнятий до використання Головним управлінням економіки Харківської обласної державної адміністрації (довідка № 46/3 від 18.09.2013 р.),

методичний підхід до оцінювання конкурентоспроможності галузі використовується у наукових розробках Північно-східного наукового центру МОН і НАН України (довідка № 46/8 від 08.12.2014 р.).

Особистий внесок здобувача в роботі. Дисертація є самостійною науковою працею, у якій використано лише ті положення, що є результатом індивідуального дослідження автора.

Особистий внесок автора в роботі, що опублікована у співавторстві, полягає у такому: набула уточнення сутність поняття «конкурентоспроможність галузі» та порядок її розрахунку [2, за списком опублікованих праць в авторефераті].

Апробація результатів роботи. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися й обговорювалися на: Міжнародній науково-практичній конференції «Інноваційна стратегія і тактика фінансово-економічного розвитку суб'єктів національного господарства» (м. Чернівці, 2014); Міжнародній науково-практичній конференції «Соціально-економічні підсумки 2014 року: реалії та перспективи» (м. Львів, 2014); VI Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання економічних наук» (м. Запоріжжя, 2015); Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Соціально-економічний розвиток України та її регіонів: проблеми науки та практики» (м. Харків, 2015).

Публікації. Основні положення дисертації опубліковані в 9 наукових працях, у тому числі 5 статей в спеціалізованих наукових виданнях та 4 тези доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях. Загальний обсяг публікацій складає 2,96 ум.-друк. арк., з яких авторові належить 2,64 ум.-друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел із 180 найменувань і додатків. Робота містить 43 таблиць, з них 11 займають 11 повних сторінок та 48 рисунків. Обсяг основного тексту дисертації становить 170 сторінок машинописного тексту.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, розкрито сутність наукової проблеми та проаналізовано її сучасний стан у підгалузі автобусобудування, визначено мету, завдання, об'єкт і предмет дослідження, сформульовано наукову новизну й практичне значення отриманих результатів.

У **першому розділі** – «Аналіз стану та державна підтримка розвитку автобусобудівної підгалузі в Україні» – на підставі офіційних статистичних даних міжнародних спеціалізованих установ і організацій здійснено ґрунтовний аналіз світового ринку автобусобудування; розглянуто наявні тенденції та перспективи розвитку вітчизняного автобусобудування; проаналізовано чинне законодавство в автобусобудівній підгалузі країни.

Сучасний розвиток такої важливої підгалузі машинобудування, як автобусобудування, потребує комплексного аналізу ринку автобусів, основних тенденцій його розвитку на національному і світовому рівнях.

У роботі проведено узагальнення тенденцій розвитку автобусобудування по країнах світу, де ця галузь демонструє найбільш динамічні показники. Аналіз свідчить, що обсяги світового виробництва автобусів переважно зростали упродовж 2005 – 2007 рр. та коливалися у період початкових років кризових явищ в економіках країн світу. В більшій мірі це стосується сегменту великих автобусів, який представляють провідні компанії світу. У період другої хвилі світової фінансової кризи 2010 – 2013 рр. динаміка виробництва автобусів почала падати з 519,0 тис. одиниць у 2010 р. до 162,9 тис. од. у 2013 р., або у 3,1 разу.

Як свідчить аналіз даних Світової асоціації виробників автотранспортних засобів (ОІСА) за останні 10 років ринок автобусів був сконцентрований у семи країнах світу: Китаї, Індії, Бразилії, Південній Кореї, США, Російській Федерації та Японії. Загальносвітовий обсяг виробництва досяг свого максимального рівня у 2010 р., після чого спостерігався спад.

Україна у дослідженому в роботі рейтингу країн, які спеціалізуються на виробництві автобусної продукції, переважно посідала 9-11-ту сходинку та суттєво відставала від найближчих конкурентів з Євросоюзу, таких як Чехія, Польща, Німеччина та Швеція. Серед найбільш успішних компаній з виробництва автобусів, які упродовж останніх років впевнено являють собою лідерів автобусобудування та зосереджують найбільші виробничі потужності, можна виокремити такі: «HYUNDAI-KIA» (П. Корея), «VOLVO» (Швеція), «DAIMLER AG» (Німеччина), «FIAT» (Італія), «ТАТА» (Індія), «ПАЗ» (Росія). Останнім часом спостерігається прискорення темпів виробництва серед китайських товаровиробників, як то «ASHOK LEYLAND», «DONGFENG MOTOR», «XIAMEN KING» та «ZHENGZHOU YUTONG», що складають жорстку конкуренцію європейським виробникам.

Дослідження попиту та обсягів продажів автобусів серед країн світу показало значне відставання України від лідерів у декілька десятків разів. У зв'язку з цим у роботі проведено узагальнення розвитку автобусобудування в Україні.

Автобусобудування як невід’ємна складова розвитку автомобільної промисловості суттєво впливає на розвиток галузі автомобілебудування в цілому, здійснюючи важливу функцію із забезпечення суспільства транспортними засобами в динамічному пасажиропотоці. Так, упродовж 2007 – 2013 рр. загальна кількість перевезених пасажирів в країні досягла рівня 26,7 млн. осіб на фоні загального пасажирообороту, який щорічно зменшувався.

Дослідження динаміки виробництва автобусів різних класів серед товаровиробників підгалузі автобусобудування, яке в основному сконцентровано на п’яти підприємствах, в різних регіонах країни виявило такі тенденції, (рис. 1).

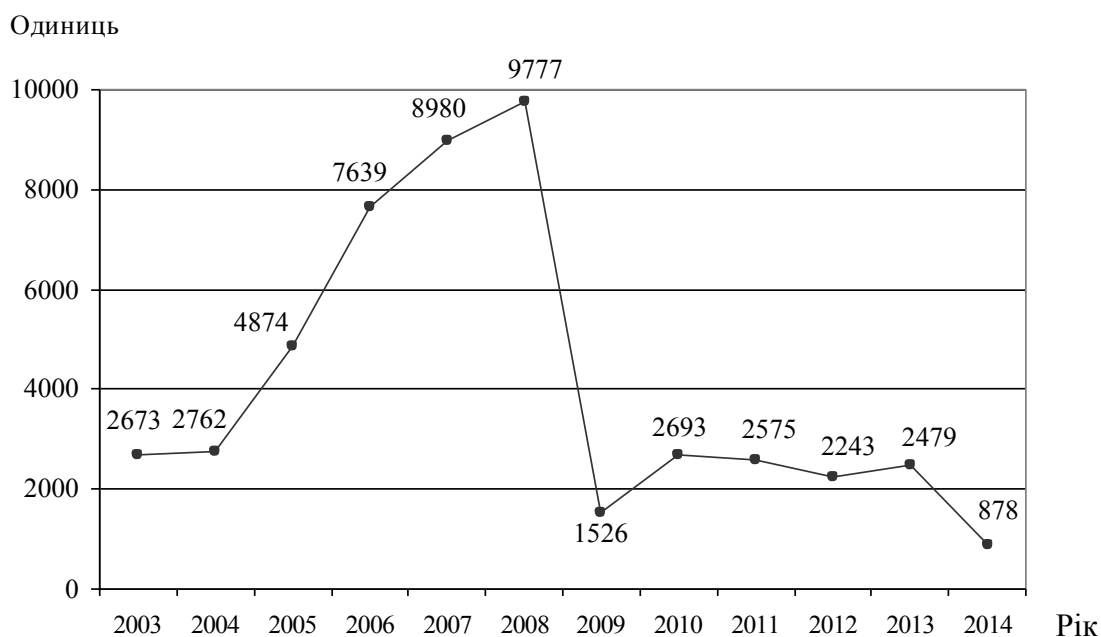


Рис. 1. Динаміка виробництва автобусів в Україні в 2003 – 2014 рр.

Виробництво автобусів до початку світової фінансової кризи упродовж 2003 – 2008 рр. мало позитивну динаміку та щорічно збільшувалося, найвищі темпи зростання складали 117,6 – 176,5%.

Найсуттєвіших втрат вітчизняний автопром зазнав у 2009 р., коли обсяги виробництва автобусної продукції в країні впали в 6,4 разу. Сучасна динаміка розвитку пасажирського автомобільного транспорту в Україні характеризується нестабільністю, незначними коливаннями обсягів виробництва та скороченням попиту на продукцію в умовах відсутності державних замовлень. Кризові явища у світовій економіці та посилення інтеграційних процесів в економіці України суттєво вплинули на загальне падіння вітчизняного автобусного ринку, а обсяги виробництва основної продукції на підприємствах підгалузі скоротилися упродовж останніх двох років у 16 разів.

За даними Асоціації автовиробників України за вісім місяців 2015 р. в країні було вироблено 4218 од. автотранспортної техніки, що на 83% менше аналогічного періоду 2014 р.

За обсягами продажів нових автобусів в Україні у 2010 – 2013 рр. на ринку лідирували такі марки, як «БАЗ» (збільшення з 645 од. у 2010 р. до 1031 од. у 2013 р., або на 160,0%); «ПАЗ» (збільшення з 248 до 466 од., або на 188,0%); «I-VAN» (з 298 до 303 од., або на 1,5%); «ГАЗ» (скорочення обсягів з 464 до 226 од., або на 48,7%) та «РУТА» (збільшення з 260 до 381 од., або на 146,5%), (рис. 2).

Од. техніки

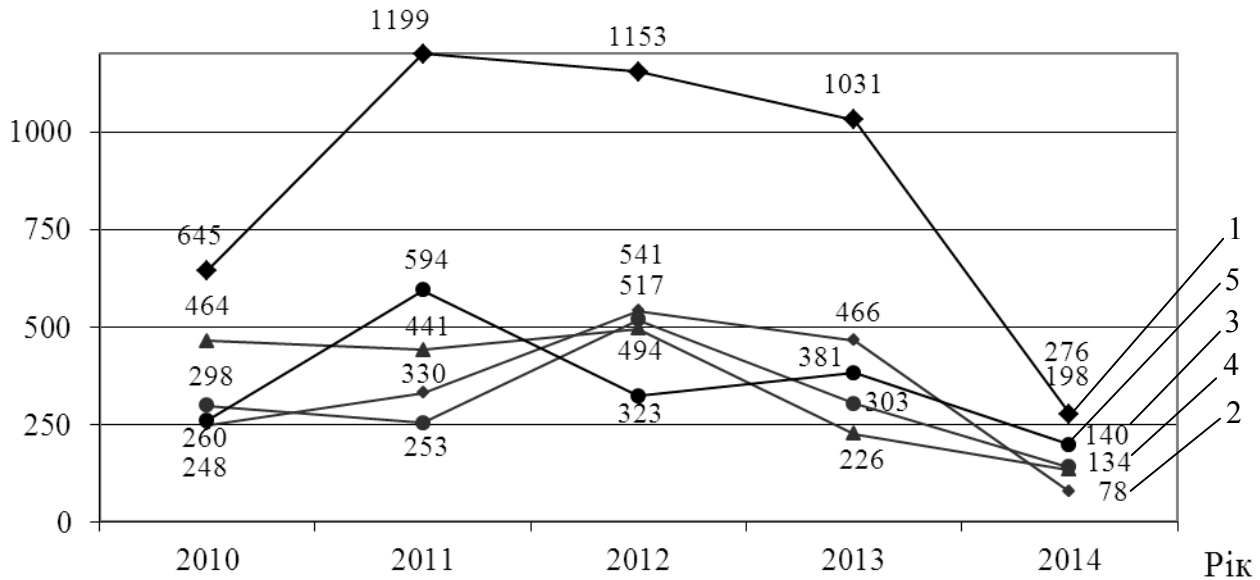


Рис. 2. Динаміка продажів нових автобусів в Україні у 2010 – 2014 рр. за марками:
1 – «БАЗ»; 2 – «ПАЗ»; 3 – «I-VAN»; 4 – «ГАЗ»; 5 – «РУТА»

Внутрішній попит на автобусну техніку суттєво вплинув на динаміку обсягів продажів нових автобусів. Так, серед вітчизняних товаровиробників упродовж 2014 р. у порівнянні з 2013 р. суттєве падіння продажів спостерігалось на автобуси марок «I-VAN» – у 2,2 разу; «БАЗ» – 3,7 разу; «БОГДАН» – 2,0 рази; «РУТА» – 1,9 разу; «ГАЗ» – у 1,7 разу; «ПАЗ» – 6,0 разів, серед зарубіжних товаровиробників падіння продажів спостерігалось по автобусах марок «ПАЗ» – у 6,0 разів; «УАЗ» – у 4,7 разу; «FORD» – 3,3 разу та «ГАЗ» – 1,7 разу.

Зовнішньоекономічна складова розвитку підгалузі автобусобудування України характеризувалася нестабільними показниками в різні роки. Державна служба статистики України зафіксувала, що Україна мала від'ємне сальдо зовнішньоторговельного балансу автобусної продукції упродовж 2011 – 2013 рр., яке збільшилося з (-2200) од. до (-2397) од., або на 9%.

Згідно з даними офіційного сайту державної митної служби України лідерами у експорті автобусів до України є Польща, Німеччина, Франція, Чехія, Швеція та Іспанія, які упродовж 2004 – 2013 рр. збільшували обсяги своїх поставок у 11,8 разу. Також найбільша кількість автобусів експортувалося в Україну з таких країн світу, як Китай, США, Японія та Південна Корея.

Кардинально іншою виглядає зовнішня торгівля України з країнами митного

Союзу. Так, сальдо зовнішньої торгівлі з РФ з від'ємного у 2004 р. стало позитивним у 2012 р., або збільшилося у 3,5 разу; з Казахстаном - збільшилося у 20,5 разу, і з Білоруссю, навпаки, стало від'ємним, зменшившись у 5,3 разу.

Розвиток вітчизняної автобусної індустрії, який у минулому періоді характеризувався як сталий, упродовж останніх двох років зіштовхнувся з низкою проблем. По-перше, це низький загальний коефіцієнт моторизації по країні, який менше за середньоєвропейський у декілька разів. По-друге, низька локалізація виробництва широкого модельного ряду автобусів, які виробляють переважно за допомогою середньовузлового збирання, що, в свою чергу, не продукує розвиток суміжних галузей. По-третє, стримуючим фактором розвитку підгалузі автобусобудування України, особливо в період кризових явищ, виявилася суттєва обмеженість доступу товаровиробників до кредитних ресурсів, неефективна політика держави у питаннях надання прямої фінансової допомоги товаровиробникам та заохочення міжнародних фінансових установ.

Безпосередня участь держави у підтримці автомобілебудування та автобусобудування як її підгалузі здійснювалася за допомогою інвестиційних програм виробництва автобусів та автомобілів на підприємствах галузі. Невід'ємними складовими державної підтримки були докорінні зміни у законодавчих актах, які прямо впливали на стан та розвиток автобусобудівної підгалузі, у тому числі, розроблення і реалізація державних цільових та комплексних програм із застосуванням програмно-цільового підходу.

На даний час вітчизняне законодавство з питань підтримки автомобілебудівної галузі держави нараховує 9 діючих нормативно-правових актів, програм, стратегій та концепцій. Однак, термін дії більшості з них закінчується у 2016 р. і лише «Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів» передбачена на період до 2017 року.

Аналіз цих програм та концепцій виявив, що вони мають здебільшого декларативний характер, позбавлені конкретного механізму підтримки галузі та не враховують результати оцінки конкурентоспроможності продукції товаровиробників, сформовані фрагментарно, окремі положення часто дублюються, система цілей в даних документах не узгоджена із завданнями та функціями органів управління у складній системі державної підтримки. У зв'язку з цим досліджені документи потребують суттєвого удосконалення та доопрацювання.

В роботі наведені можливі наслідки вступу України до СОТ з огляду на специфіку функціонування галузі автомобілебудування, що пов'язана зі зниженням ставок ввізного мита як головного фактора впливу на ціноутворення імпортованих аналогів і посиленням їх конкурентоспроможності, скороченням обсягів виробництва та попиту на автопродукцію вітчизняного виробництва.

У **другому розділі** – «Методичне забезпечення державної підтримки розвитку автобусобудівної підгалузі в Україні» – проаналізовано сутність поняття «конкурентоспроможність галузі»; виявлено її тісний взаємозв'язок з іншими категоріями конкурентоспроможності; досліджено діючі в теорії і практиці підходи до оцінки конкурентоспроможності галузей економіки та їх продукції; запропоновано

авторський підхід до компонентного складу оцінки конкурентоспроможності у контексті автобусної продукції; удосконалено методичне забезпечення оцінки конкурентоспроможності підгалузі автобусобудування.

Дослідження питань конкурентоспроможності у наукових роботах економістів свідчать про різноманітне тлумачення понять, як «якість», «конкуренція», «конкурентоспроможність», «конкурентна позиція», «конкурентний статус», «технічний рівень продукції». Саме на них було поставлено головні акценти, які потребують подальшої розробки та вдосконалення з урахуванням зміни теорій, методологічних підходів та поглядів учених-економістів сучасності.

На практиці висока якість будь-якої продукції як один з ключових факторів конкурентоспроможності суттєво впливає на її рівень в процесі конкурентної боротьби.

Проаналізувавши значну кількість підходів до трактувань зазначених понять можна дійти висновку, що конкурентоспроможність продукції – це її здатність відрізнитися від товарів-аналогів, тобто, товарів виключно одного споживчого сегменту, перш за все, своєю якістю на основі індивідуальних переваг, які здатні максимально задовольнити потреби споживача. Доведено, що конкурентоспроможність галузі й досі залишається однією з найменш вивчених категорій в теорії конкурентоспроможності.

Враховуючи тісний взаємозв'язок зазначених понять, «конкурентоспроможність галузі» можна сформулювати як здатність поєднувати в собі такі характеристики, як, по-перше, виробничий потенціал підприємства, що має можливість виробляти високоякісну, високотехнологічну та конкурентоспроможну продукцію задля максимального задоволення вимог споживача та, по-друге, фактичний масштаб охоплення ринку, як результат конкурентних переваг у порівнянні з іншими суб'єктами господарювання, в межах галузі.

Конкуренція, яка виникла останнім часом у різних сегментах виробництва автобусної техніки, відрізняється значною насиченістю вітчизняного ринку як національними, так і зарубіжними виробниками. Динаміка розвитку пасажирського автомобільного транспорту в Україні характеризується нестабільністю у зв'язку із кризовими явищами в економіці. Тому останнім часом в умовах важливості збільшення пасажиропотоку постає необхідність оцінювання конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування та виявлення конкурентних переваг серед аналогів, що представлені на ринку.

Результати проведених досліджень свідчать, що саме конкурентоспроможність галузі й досі залишається поза увагою фахівців. Переважна більшість напрацювань серед учених стосуються дослідження конкурентоспроможності на рівні регіонів, підприємств або продукції чи послуг. Тому в роботі було здійснено спробу розв'язання проблем галузевої конкурентоспроможності.

Оцінку конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування України та представників інших країн світу в різних сегментах ринку пропонується здійснювати за допомогою найбільш відомих технічних показників, які найкраще відображають рівень якості автобусів з наступною їх трансформацією у такі

компоненти: «Комфортність», «Економічність», «Динамічність» та «Безпека», (рис. 3).

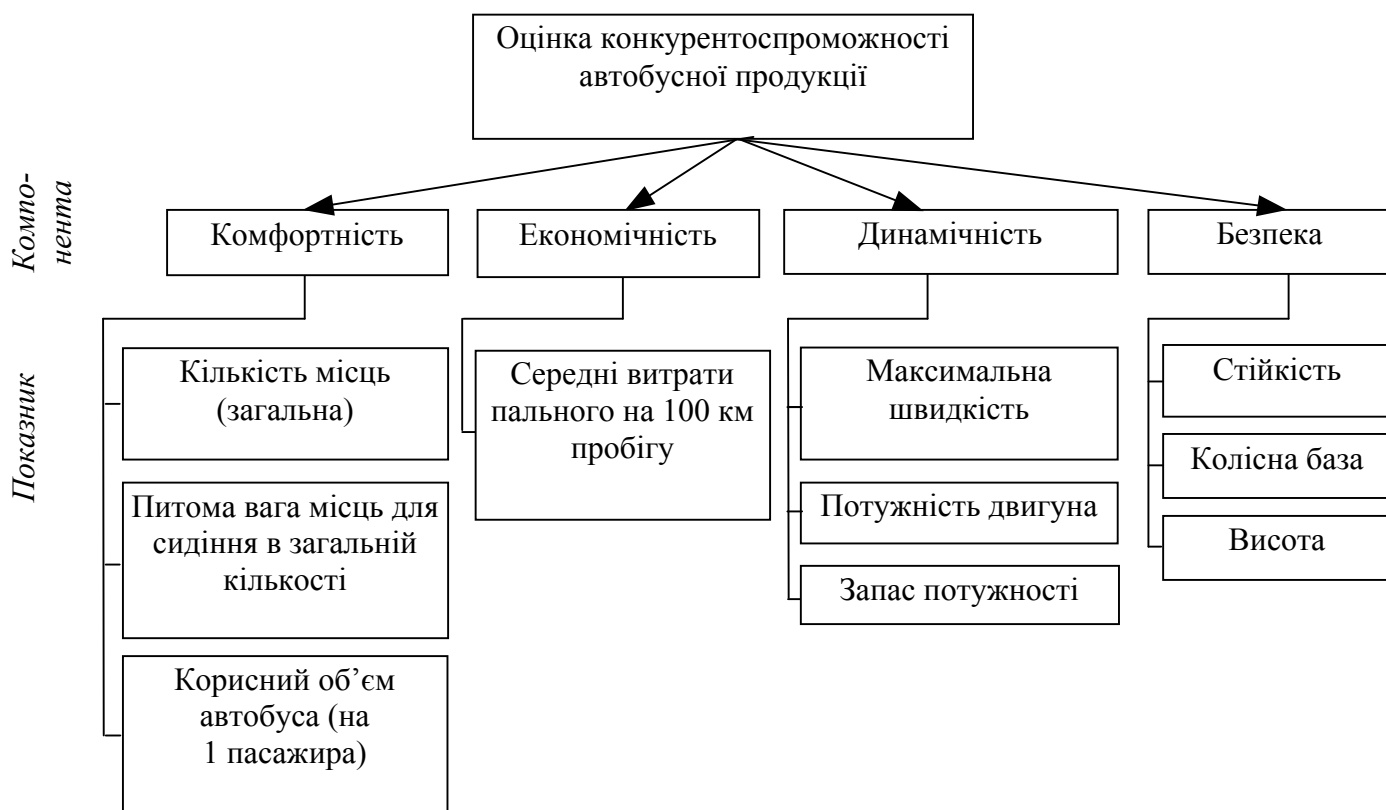


Рис. 3. Компонентний склад оцінки конкурентоспроможності автобусної продукції

Поєднання саме зазначених компонент дозволяє об'єктивно оцінити рівень конкурентоспроможності представників підгалузі автобусобудування в різних сегментах ринку для подальшого врахування в процесі коригування першочергових заходів державної підтримки.

Враховуючі наведені на рис. 3 компоненти, в роботі здійснено інтегральну оцінку конкурентоспроможності автобусної продукції товаровиробників підгалузі автобусобудування України та її конкурентів у трьох сегментах ринку: міські, міжміські та туристичні автобуси.

Обираючи метод оцінки конкурентоспроможності автобусної продукції, зупинимося на методі обчислення величини ентропії, який надає можливість об'єктивно розрахувати вагу кожного показника. Загальний інтегральний показник відображає досягнутий рівень конкурентоспроможності автобусної техніки, результати розрахунку якого наведено у табл. 1.

Здійснена оцінка виявила як високу, так і низьку конкурентоспроможність вітчизняних автобусів за різними компонентами, а також представників Росії. Китайські товаровиробники здебільшого займали лідируючі позиції.

Результати розрахунків загального інтегрального показника конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування України

Модель автобуса	Клас автобуса (сегмент ринку)	Комплексна оцінка компонент								Інтегральний показник конкурентоспроможності		Кількість представників у класі
		Комфортність (К)		Економічність (Е)		Динамічність (Д)		Безпека (Б)		Значення	Ранг	
		Значення	Ранг	Значення	Ранг	Значення	Ранг	Значення	Ранг			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Богдан «А069.21»	міські	0,6514	1	0,8	3	0,6462	2	0,2701	11	0,7303	1	12
БАЗ «Волошка»		0,3052	8	0,7	5–7	0,6762	1	0,4006	6	0,5768	2	
БАЗ «Чорнобривець»		0,2862	10	0,85	2	0,4411	8	0,3429	8	0,4860	5	
ЧАЗ «Атаман»		0,3067	7	1,0	1	0,2742	11	0,3819	7	0,4832	6	
ЗАЗ «І-Van»		0,3217	5	0,6	8	0,5557	4	0,3018	9	0,4690	8	
БАЗ «Пролісок»		0,3748	3	0,7	5–7	0,5336	5	0,1279	12	0,4486	11	
ЧАЗ «Атаман»		0,3572	3	1,0	1	0,9575	1	0,4334	4	0,5843	1	
БАЗ «Мальва»	міжміські	0,2339	7	0,50	3	0,3663	4	0,2594	7	0,1775	6	7
БАЗ «Троянда»		0,3512	4	0,1	5	0,4723	3	0,9053	2	0,4291	3	
БАЗ «Соняшник»		0,8290	1	0,0	6–7	0,3614	5	0,6310	3	0,4750	2	
БОГДАН «А069.00»		0,7148	2	0,6	2	0,2355	6	0,2821	6	0,3905	5	
ЗАЗ «І-Van А07А1»		0,2524	6	0,4	4	0,1553	7	0,3628	5	0,1476	7	
ЧАЗ «Атаман» (09214)		0,2889	4	1,0	1	0,4140	3	0,3660	4	0,3982	4	
БАЗ «Мак» (А083.10)	туристичні	0,2096	5	0,4615	2	0,0000	5	0,3186	5	0,1086	5	5
БАЗ «Соняшник»		0,7336	3	0,2308	3	0,1839	4	0,4698	3	0,4287	3	

В роботі побудовано карти позиціонування продукції галузі автобусобудування на вітчизняному ринку у площині «ціна – рівень конкурентоспроможності», які показали, що національні товаровиробники у перших двох класах автобусів переважно мають високу конкурентоспроможність та високу (або нижчу за середню) ціну. Розподіл результатів позиціонування наведено на рис. 4.

На підґрунті діючих в теорії і практиці підходів до оцінки конкурентоспроможності продукції, а також галузей економіки у роботі запропоновано формулу розрахунку оцінки конкурентоспроможності галузі (K_{zj}):

$$K_{zj} = \sum_{i=1}^m K_{izj}, \quad (1)$$

де K_{zj} – рівень конкурентоспроможності галузі z -ї країни, представленої в j -му сегменті ринку;

K_{izj} – рівень конкурентоспроможності i -го підприємства z -ї країни, представленої в j -му сегменті ринку;

m – кількість виробників продукції z -ї країни, представленої в j -му сегменті ринку,

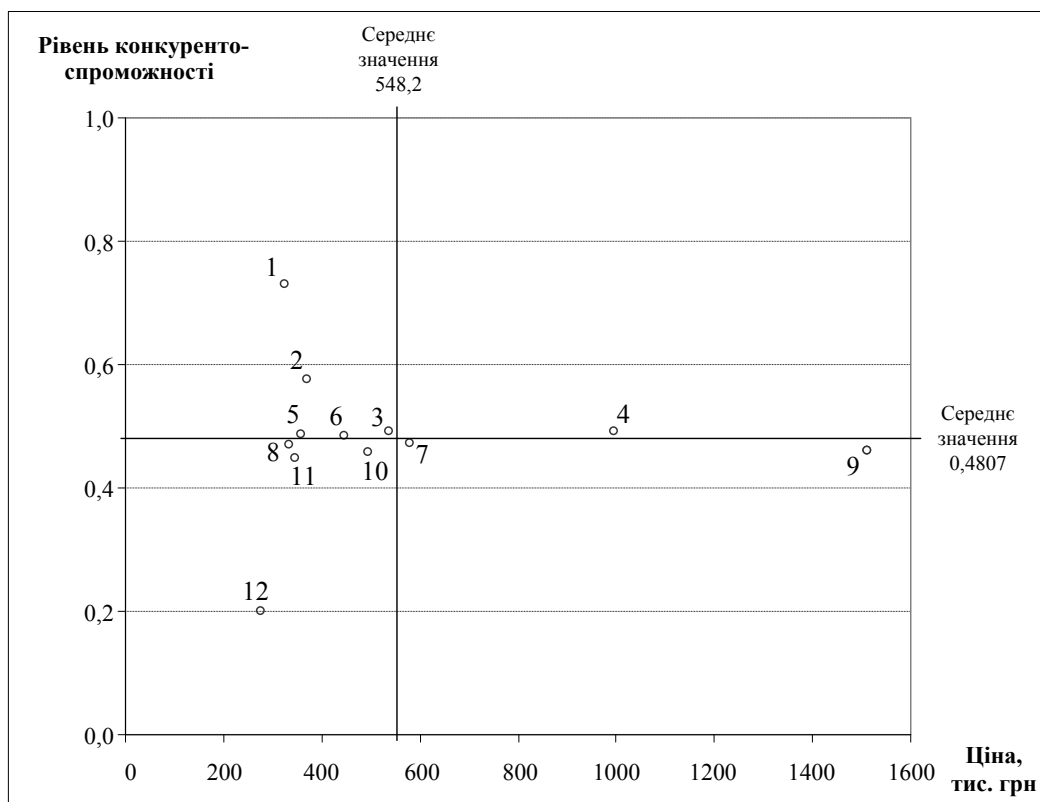


Рис. 4. Матриця позиціонування автобусів у сегменті міського класу у площині «ціна – рівень конкурентоспроможності»: 1 – БОГДАН «А069.21»; 2 – БАЗ «ВОЛОШКА»; 3 – ПАЗ «3237»; 4 – Higer «KLQ6891GA»; 5 – БАЗ «ЧОРНОБРИВЕЦЬ»; 6 – ЧАЗ «Атаман (09201)»; 7 – ПАЗ «Вектор»; 8 – ЗАЗ «I-Van (A07A)»; 9 – НЕФАЗ «5299»; 10 – ПАЗ «ПАЗ 3204-05»; 11 – БАЗ «ПРОЛІСОК (A079.32)»; 12 – ПАЗ «32054»

в свою чергу:

$$K_{izj} = \frac{\sum_{l=1}^k K_{lizj}}{k} \times \alpha_{izj}, \quad (2)$$

де K_{lizj} – рівень конкурентоспроможності l -го виду продукції i -го підприємства z -ї країни, представленої в j -му сегменті ринку;

k – кількість видів продукції i -го підприємства z -ї країни, представленої в j -му сегменті ринку;

α_{izj} – питома вага i -го підприємства z -ї країни за обсягом продажів усіх видів своєї продукції в j -му сегменті ринку.

На результати такої оцінки впливають три основні чинники: товаровиробники (підприємства) в різних сегментах ринку, що представляють відповідну країну; продукція підприємств галузі, що задовольняє потреби певного кола споживачів; частка ринку, яку займає сукупність товаровиробників однорідної продукції. З цього випливає, що чим більш конкурентоспроможною є продукція підприємств та чим більшу

частку ринку вони охоплюють в процесі боротьби за споживача, тим вищим буде рівень конкурентоспроможності галузі, яку представляють виробники з інших країн.

Таким чином, запропонований у роботі методичний підхід дозволяє в процесі оцінки виявити та співставити репрезентантів галузі.

Для якісної та обґрунтованої оцінки конкурентоспроможності галузі необхідно, щоб їх питома вага в обсягах продажів складала не менш як 60%. В перших двох сегментах вона переважає 66%, а у сегменті «туристичних автобусів» складає 40,3%.

За результатами розрахунків у сегменті міських автобусів рівень конкурентоспроможності автобусобудівної галузі України перевищував російський у 2,31 разу; у сегменті міжміських – у 1,63 разу та значно переважав конкурентів з Китаю у туристичному сегменті ринку.

У **третьому розділі** – «Організація державної підтримки автобусобудівної підгалузі України» – розглянуто основні аспекти державного регулювання та механізму підтримки розвитку автобусобудівної підгалузі України за допомогою класичних методів регулювання; узагальнено практику та досвід державної підтримки галузі автобусобудування в провідних країнах світу; запропоновано комплекс першочергових заходів державної підтримки автобусобудівної підгалузі України; на основі побудованих матриць позиціонування пасажирських автобусів у трьох сегментах вітчизняного ринку запропонована методика відбору пріоритетних напрямків розвитку автобусобудівної підгалузі України для використання у практиці безпосередньої державної підтримки.

В умовах кризових явищ, які останнім часом набули циклічного характеру в економіці України, втручання держави в економічні процеси має важливе значення. Державна підтримка – це ключовий фактор не тільки загального зміцнення економіки та стимулювання економічного зростання, а й вирішення проблем зайнятості, підвищення експортного потенціалу, стабільного розвитку провідних галузевих та регіональних структур. Однак, поглиблена останнім часом територіальна диференціація та диспропорції у розвитку регіонів суттєво впливають на показники потужних галузей та впливає на роботу суміжних підгалузей економіки, якою є автобусобудування.

Дослідження та ґрунтовний аналіз наукових робіт провідних економістів і практиків щодо процесів державної підтримки галузей промисловості виявив, що основними важелями впливу та регулювання економіки, що здійснюються в її галузях, є прямі та непрямі методи. Вони являють собою найбільш дієві засоби, але ступінь їх поєднання на практиці державного регулювання пропонується авторами по-різному.

Дієвим інструментарієм державного регулювання у сфері автобусобудування має стати механізм із застосуванням комплексу взаємопов'язаних заходів, які за допомогою важелів і методів, а також використання прямих і непрямих регуляторів економічних процесів спроможні комплексно досягти головну мету – прискорення економічного зростання підгалузі автобусобудування.

Тому, у роботі з метою оптимізації державної підтримки автобусобудівної підгалузі України було запропоновано застосування комплексу взаємопов'язаних заходів, що будуються на засобах галузевого впливу та впливу на товаровиробників, (рис. 5). Покращення та прискорення розвитку вітчизняного автобусобудування можливе також за умови, якщо запропоновані заходи будуть реалізовані, враховуючи їх пріоритетність. На особливу увагу заслуговує створення профільної державної цільової програми розвитку автобусобудування на рівні підгалузі, якої на теперішній час не існує. Запропоновані урядом України на нормативно-законодавчому рівні «Концепція державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року» та «Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року» позбавлені конкретного механізму підтримки галузі, сформовані фрагментарно, система цілей в даних документах не узгоджена із завданнями та функціями органів управління у складній системі державної підтримки.



Рис. 5. Комплекс першочергових заходів державної підтримки автобусобудівної підгалузі України

В Україні не існує програми підвищення локалізації виробництва не лише в автомобільній, а й в інших галузях економіки. Важливу роль у вирішенні соціальних потреб із забезпечення сполучення між селами, селищами, лікарняними закладами могли б зіграти регіональні програми розвитку «Сільський автобус» та «Шкільний автобус». Вони здатні стати серйозним поштовхом в інтенсифікації виробництва спеціальних транспортних засобів для інвалідів, громадян с суттєвими вадами здоров'я, тощо.

Зовнішня торгівля країни комплектуючими, які використовуються у підгалузі автобусобудування, напряму впливає на коригування політики у сфері митно-тарифного регулювання із застосуванням комплексу методів та з урахуванням

ліберальних принципів СОТ. Ефективне балансування рівня ставок ввізного мита залежно від економічних потреб галузі спроможне вивести її з кризового стану. Це можливо, наприклад, шляхом введення тимчасової ставки (в ідеалі - максимального зниження її рівня упродовж критичного періоду) на ввезення комплектуючих та окремого переліку деталей, які не виробляються в Україні або виробляються в обмеженій кількості. Такий механізм пільг зі сплати мита здатний значно скоротити собівартість виробництва кінцевої продукції.

Особливої важливості набуває актуальність подальшого використання зазначених вище методів регулювання при виборі першочергових заходів державної підтримки підгалузі автобусобудування в умовах кризових процесів в економіці.

Узагальнення світового досвіду підтримки автомобільної галузі провідних країн світу в умовах кризових явищ в економіці дозволило виявити основні заходи, які стимулювали продаж та попит і полягали в різних країнах у такому: державні закупівлі та замовлення, оновлення державного автопарку (РФ, Індія); поступове зниження податків (Республіка Корея, Японія, Індія); впровадження особливих банківських програм кредитування та субсидування кредитів (Індія, РФ); надання грошових дотацій покупцям екологічно чистих автомобілів (Франція, Японія); пряма державна фінансова допомога автомобільним корпораціям (Франція, США). Отже, наведені методи та засоби потребують обов'язкового пристосування до умов вітчизняної галузевої специфіки в економіці.

У роботі запропонована схема логіки взаємозв'язку складових підвищення конкурентоспроможності галузі країни, яка ґрунтується на категоріях конкурентоспроможності та частки ринку, що за допомогою принципів позиціонування представників підгалузі автобусобудування України та її конкурентів у площині «конкурентоспроможність продукції галузі – частка ринку» дозволило визначити та в подальшому скорегувати пріоритетні напрямки розвитку автобусобудівної підгалузі України.

Таким чином, на підставі даних табл. 1 було визначено компонентні пріоритети першочергової державної підтримки національних виробників підгалузі автобусобудування у напрямках, що наведені у табл. 2.

Таблиця 2

Вибір пріоритетних напрямків розвитку автобусобудівної підгалузі України для використання у безпосередній державній підтримці

Сегмент ринку	Модель	Пріоритетні компоненти державної підтримки	Охоплення ринку
1	2	3	4
Міський	«I-Van (A07A)»	«Е», «Д», «Б»	–
	«ПРОЛІСОК (A079.32)»	«Д», «Б»	–

Продовження табл. 2

1	2	3	4
Міжміський	БАЗ «МАЛЬВА»	«К», «Д», «Б»	–
	ЗАЗ «I-Van A07A1»		Збільшення частки ринку
Туристичний	«МАК»	«К», «Д», «Б»	–
	«СОНЯШНИК (A148.3)»		–
	«Атаман (09214)»		Збільшення частки ринку

Підвищення рівня конкурентоспроможності продукції підгалузі можливе за рахунок покращення окремих її складових, які враховувались в кожній з компонент.

Так, у сегменті міжміських автобусів такі вітчизняні товаровиробники, як БАЗ «Мальва» та ЗАЗ «I-Van», слід приділити увагу підвищенню рівня конкурентоспроможності своєї продукції за рахунок таких компонент: «комфортність» - шляхом збільшення загальної кількості посадкових місць та місць для сидіння, а також загального корисного об'єму автобуса задля зручності пасажирів; «динамічність» - зменшуючи витрати пального з одночасним збільшенням максимальної швидкості та запасу потужності двигуна; «безпека» - за рахунок вдосконалення конструктивних особливостей моделей автобусів та підвищення їх здатності до стійкості на транспортних сполученнях. Загалом майже половина представників підгалузі потребують державної підтримки в таких компонентах конкурентоспроможності, як «динамічність», «безпека» та «комфортність», що підтверджує значне їх відставання від представників інших країн у технічних можливостях автобусної продукції.

Результати запропонованої оцінки конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування доцільно використовувати у державній практиці безпосередньої підтримки з обов'язковим відбором та діагностикою пріоритетних напрямів розвитку.

ВИСНОВКИ

Результатом дисертаційної роботи є вирішення науково-прикладної задачі подальшого розвитку теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо вибору пріоритетних напрямків та вдосконалення механізму державної підтримки підгалузі автобусобудування України. У ході проведеного в роботі дослідження одержано низку наукових результатів, що дали змогу зробити такі висновки:

1. Здійснене узагальнення світового та вітчизняного досвіду державної підтримки автобусобудівної галузі стало підґрунтям для формування першочергових заходів щодо подолання кризових явищ у функціонуванні вітчизняного автобусобудування. Запропоновано використання комплексу першочергових заходів державної підтримки автобусобудівної підгалузі України, який поєднує в собі важелі впливу на суб'єкти господарювання на всіх рівнях економічної системи держави.

2. Узагальнення підходів до оцінки конкурентоспроможності галузей економіки, а також теорії конкурентоспроможності, дало змогу удосконалити визначення поняття «конкурентоспроможність галузі», що, у свою чергу, дозволило зробити обґрунтований вибір пріоритетних напрямків програмної підтримки автобусобудування.

3. Проведена в роботі інтегральна оцінка рівня конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування, яка враховує наявність специфічних техніко-економічних характеристик пасажирських автобусів та ґрунтується на їх компонентному складі, виявила як низький, так і високий рівень якості вітчизняної автобусної продукції у зіставленні з конкуруючими представниками в сегментах ринку, що користуються високим попитом. Різний рівень охоплення ринку серед товаровиробників галузі став суттєвим фактором впливу на конкурентоспроможність галузі країни.

4. Для досягнення стійкого розвитку та функціонування автобусобудівної підгалузі проведено позиціонування національних товаровиробників на внутрішньому ринку з урахуванням сегментування ринку автобусної продукції, що дозволило побудувати матриці позиціонування в площині «ціна – рівень конкурентоспроможності». Такий підхід дозволив констатувати, як суттєве відставання, так і переваги національних товаровиробників по рівню конкурентоспроможності за такими компонентами, як «комфортність», «економічність», «безпека» та «динамічність».

5. Виходячи з узагальненого досвіду реалізації державної підтримки галузей промисловості та практики стимулювання їх розвитку, а також результатів оцінки конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування, доведено доцільність використання практики відбору та діагностики пріоритетних напрямів її розвитку. Все це сприятиме прискоренню розвитку підгалузі та виведення її з кризового стану.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Публікації у наукових фахових виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз:

1. Остапенко А. В. Оцінка конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування України / Остапенко А. В. // Бізнес Інформ – 2014. – № 12. – С. 283 – 293.

2. Остапенко А. В. Аналіз світового ринку автобусобудування / Колбасін Є. С., Остапенко А. В., Ярошенко І. В. // Проблеми економіки. – 2014. – №4. – С. 28 – 39.

3. Остапенко А. В. Визначення сутності поняття «конкурентоспроможність галузі» / Остапенко А. В. // Бізнес Інформ – 2015. – № 5. – С. 15 – 23.

Публікації у фахових виданнях:

4. Остапенко А. В. Сучасні тенденції українського ринку автобусобудування / Остапенко А. В. // Моделювання регіональної економіки. – Івано-Франківськ : Плай, 2014. – № 2 (24) – С. 194 – 203.

5. Остапенко А. В. Державне регулювання та першочергові заходи підтримки розвитку автобусобудівної підгалузі України / Остапенко А. В. // Моделювання регіональної економіки. – Івано-Франківськ : Плай, 2015. – № 1 (25) – С. 206 – 224.

Публікації в матеріалах конференцій:

6. Остапенко А. В. Автобусобудівна підгалузь України: сучасний стан та перспективи розвитку / Остапенко А. В. // Міжнар. наук.-прак. конф. «Інноваційна стратегія і тактика фінансово-економічного розвитку суб'єктів національного господарства»: тези допов. м. Чернівці, 2014. – С. 138 – 140.

7. Остапенко А. В. Аналіз ринку автобусобудування в Україні. / Остапенко А. В. // Міжнар. наук.-прак. конф. «Соціально-економічні підсумки 2014 року: реалії та перспективи»: тези допов. – м. Львів, 2014. – С. 23 – 26.

8. Остапенко А. В. Конкурентоспроможність автобусної продукції України. / Остапенко А. В. // VI Міжнар. наук.-прак. конф. «Актуальні питання економічних наук»: тези допов. – Запоріжжя, 2015. – С. 25 – 28.

9. Остапенко А. В. Визначення заходів державної підтримки розвитку автобусобудівної підгалузі України / Остапенко А. В. // Міжнар. наук.-прак. інтернет-конф. «Соціально-економічний розвиток України та її регіонів: проблеми науки та практики»: тези допов. – Харків, 2015. – С. 463 – 467.

АНОТАЦІЯ

Остапенко А. В. Державна підтримка розвитку автобусобудівної підгалузі України. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України, Харків, 2015.

Дисертація присвячена вирішенню науково-прикладної задачі подальшого розвитку теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо визначення першочергових пріоритетних заходів державної підтримки підгалузі автобусобудування в Україні.

Проаналізовано стан світового ринку автобусобудування у сегменті великих автобусів, проведено узагальнення розвитку автобусобудування в Україні в контексті останніх тенденцій та кризових явищ у світовій економіці. Проаналізовано нормативно-правові документи, державні цільові програми, концепції та стратегії з державної підтримки автобусобудівної підгалузі України. Наведені можливі наслідки вступу України до СОТ в контексті галузі автомобілебудування. Уточнено сутність понять конкурентоспроможність продукції та конкурентоспроможність галузі. Здійснено інтегральну оцінку конкурентоспроможності автобусної продукції товаровиробників підгалузі автобусобудування України та її конкурентів у трьох сегментах ринку на основі показників якості з наступною їх інтеграцією у компоненти.

Побудовано карти позиціонування продукції галузі автобусобудування на вітчизняному ринку у площині «ціна – рівень конкурентоспроможності». Запропоновано формулу розрахунку оцінки конкурентоспроможності автобусобудівної галузі з врахуванням трьох чинників.

Визначено пріоритетні напрямки розвитку автобусобудівної підгалузі України, які потребують першочергової державної підтримки в таких компонентах конкурентоспроможності як «динамічність», «безпека» та «комфортність».

Ключові слова: автобусобудування, державна підтримка, розвиток підгалузі, конкурентоспроможність, позиціонування.

АННОТАЦІЯ

Остапенко А.В. Государственная поддержка развития автобусостроительной подотрасли Украины. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины, Харьков, 2015.

Диссертация посвящена решению научно-прикладной задачи дальнейшего развития теоретико-методических положений и практических рекомендаций по определению первоочередных мер государственной поддержки подотрасли автобусостроения в Украине.

Проанализировано состояние мирового рынка в сегменте больших автобусов, проведено обобщение опыта автобусостроения в Украине в контексте кризисных явлений в мировой экономике. Проанализированы нормативно-правовые документы, государственные целевые программы, концепции и стратегии государственной поддержки автобусостроительной подотрасли Украины. Приведены возможные последствия вступления Украины в ВТО в контексте соблюдения интересов автомобилестроения. Уточнена сущность понятий «конкурентоспособность продукции» и «конкурентоспособность отрасли». Осуществлена интегральная оценка конкурентоспособности автобусной продукции товаропроизводителей Украины и конкурентов в трех сегментах рынка на основе показателей качества с последующим их интегрированием в компоненты, что позволило выявить ее уровень. Построены карты позиционирования продукции подотрасли автобусостроения на отечественном рынке в плоскости «цена – уровень конкурентоспособности». Предложена формула расчета оценки конкурентоспособности автобусостроительной подотрасли с учетом факторов: товаропроизводители в различных сегментах рынка, представляющие соответствующую страну; степень удовлетворения потребности определенного круга потребителей; доля рынка, которую занимают товаропроизводители однородной продукции. Такой методический подход позволил в процессе оценивания выявить и сопоставить репрезентантов отрасли.

С учетом того, что уровень конкурентоспособности подотрасли автобусостроения Украины преимущественно высокий в исследованных сегментах

рынка, государственными приоритетами в развитии автобусостроения должны стать те товаропроизводители, чья продукция является наиболее конкурентоспособной. С целью оптимизации государственной поддержки автобусостроительной подотрасли Украины предложено применение комплекса взаимосвязанных мероприятий, базирующихся на рычагах воздействия на отрасль и товаропроизводителей. Определены приоритетные направления развития автобусостроительной подотрасли Украины, требующие государственной поддержки в компонентах конкурентоспособности «динамичность», «безопасность» и «комфортность».

Ключевые слова: автобусостроение, государственная поддержка, развитие подотрасли, конкурентоспособность, позиционирование.

SUMMARY

Ostapenko A. V. State support for development of the bus building sub-sector in Ukraine. - Manuscript.

Thesis for the candidate degree in economics by speciality 08.00.03 – economics and management of national hearth. – Research center of industrial problems of development of Ukraine national academy of science, Kharkiv, 2015.

The dissertation is aimed at solving applied scientific task of further developing the theoretical-methodical and practical recommendations for determining priority measures of the State support for the bus building sub-sector in Ukraine.

Status of the world market related to bus building in the terms of big buses production segment was analyzed, a generalization of the bus building development in Ukraine in the context of recent trends and crises in the world economy was carried out. The normative-legal documents, State target programs, conceptions and strategies of the State support for the bus building sub-sector in Ukraine were analyzed. Eventual consequences of Ukraine's accession to the WTO in the context of the automobile production sub-sector have been suggested. Essence of the concepts of both production competitiveness and area competitiveness have been clarified. An integrated estimation of the competitiveness related to the bus products by the producers in the bus building industry sector of Ukraine and its competitors in three market segments, based on quality indicators with their subsequent integration into components, has been completed. A positioning map for the products of the bus building industry in the domestic market in the plane of «price – competitiveness level» has been created. A formula for calculating the competitiveness of bus building industry with taking into account three factors has been proposed.

In order to optimize the State support for the bus building sub-sector of Ukraine, implementation of a complex of interrelated measures on the basis of industry's influence as well as impact on producers have been proposed. Priority directions for development of the bus building sub-sector in Ukraine, which are in need of a primary State support in such constituents of competitiveness as «agility», «security» and «comfort», have been identified.

Keywords: bus building, state support, sub-sector development, competitiveness, positioning.

Підписано до друку 07.10.2015 Формат 60×90/16.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум.-друк. арк. Друк різнограф
Наклад 100 прим. Зам. № _____. Безкоштовно.

Надруковано у центрі оперативної поліграфії ТОВ «Рейтинг»
61003, Україна, м. Харків, пров. Соляниківський, 4,
т. 8 (057), 771-00-92, 771-00-96