УДК 65.011.2

ФАКТОРИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВТОСАМОСКИДІВ У ВІТЧИЗНЯНОМУ ВИРОБНИЦТВІ

В. І. Прокопенко, д. т. н., професор, ДВНЗ «Національний гірничий університет», prokopenko_vasil@ukr.net, Л. А. Бондаренко, аспірант, ДВНЗ «Національний гірничий університет» LydmilaP@ua.fm

Розроблено та обґрунтовано підходи до визначення конкурентних переваг у виробництві кар'єрних автосамоскидів з урахуванням ринкового попиту. Визначено фактори, які визначають напрями вдосконалення виробництва даної автомобільної техніки. Запропоновано методичні підходи щодо визначення техніко-економічної ефективності експлуатації автомобілів в кар'єрних умовах.

Ключові слова: автомобільний завод, кар'єрні автосамоскиди, показники конкурентоспроможності автосамоскидів, техніко-економічна ефективність автомобілів, АВС-аналіз.

Постановка проблеми. На гірничих розробках для транспортування гірських порід широко застосовують автосамоскиди вантажопідйомністю 15–220 т. Основним виробником такої продукції в Україні є Кременчуцький автозавод (КрАЗ). Їх виробництво для роботи в кар'єрних умовах не забезпечує необхідних обсягів транспортування (у 2012 році – 542 автомобіля). Тому гірничодобувні підприємства частіше використовують імпортні машини. Основна частина імпорту припадає на США – 75% від загального обсягу (самоскиди моделі Катерпиллер), також поставляють Італія (IVECO), Японія (Комацу, Хітачі), Білорусія (БелАЗ, МАЗ, МЗКТ), Росія (КаМАЗ, УралАЗ), Чехія (Tatra), Китай (BZK, FAW) та ін. [1].

Отже, на світових ринках існує конкуренція між вищенаведеною продукцію, а значить її якісні показники значно вищі за продукцію вітчизняного виробника.

Сьогоднішній стан виробничого потенціалу Кременчуцького автозаводу не відповідає вимогам виготовлення конкурентоспроможної продукції. Інтенсивна експлуатація технологічного устаткування без достатнього оновлення призвела до високого ступеню його зносу (83,9%). Продукція автозаводу є високо матеріалоємною. Матеріальні витрати в середньому склали 76,6% від сумарних витрат, зростаючи щороку на 28,9% [2]. На заводі працюють кваліфіковані робітники, здатні реалізувати інноваційну програму виготовлення конкурентоспроможних автомобілів. Однак, значний ступінь зношеності обладнання, свідчить про переважне використання застарілих, неефективних і ресурсоємних засобів виробництва, що негативним чином впливає на конкурентоспроможність автомобілів та обмежує реалізацію виробничого потенціалу підприємства. Значні витрати на постачання допоміжних матеріалів та підвищення матеріальних витрат позначаються на собівартості даної продукції та її ціні.

Загалом, конкурентоспроможність являє собою здатність автомобілів задовольняти вимоги, які встановлюють споживачі. До того ж, споживачі, залежно від мети придбання машини, можуть ставити до неї різні вимоги. Тому можливість реалізації автомобіля визначається ступенем відповідності його моделі вимогам конкретного споживача. Отже, при оцінці факторів забезпечення попиту на автосамоскиди слід враховувати вплив цих факторів на досягнення цілей, намічених тим чи іншим споживачем при придбанні транспортного засобу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виконано багато наукових праць, де в систематизованому виді приведено технічні й еколого-економічні показники експлуатації автомобілів, що впливають на конкурентоспроможність, а отже, й на їх попит. Зокрема, Юдін М. пропонує оцінювати конкурентоспроможність автомобілів за обсягом продажу, що обумовлене їх моделлю та ціною [3]. Грозний І. розділяє усі показники конкурентоспроможності на дві групи, одна з яких відображає внутрішні якості автомобіля, друга – зовнішні [4]. Такий підхід до-

зволяє характеризувати автомобілі у цілому з точки зору впливу на їх працездатність режиму експлуатації, проте ускладнює вибір тієї чи іншої моделі за вимогами споживача.

Існують й інші підходи до визначення конкурентоспроможності автомобілів. Для досягнення переваги над конкурентами Загорянська О. Л. та Литвин Н. М. пропонують заходи щодо створення нових моделей кар'єрних самоскидів значно меншої або більшої вантажопідйомності [5]. Тимошик Н. С. до чинників впливу на конкурентоспроможність продукції автозаводів відносить створення ефективної сервісної мережі, яка б просувала автомобілі на ринок [6]. Кондратенко О. В. також вважає, що важливішими чинниками, які впливають на конкурентоспроможність автомобілів, є їх якість, ціна, вартість експлуатації та зручність технічного обслуговування [7]. Також заслуговує на увагу робота Кузіна Б., Юрьєва В. та Шахдінарова Г., де розглядаються одиничні показники, за якими автомобілю надається технічна, економічна або інша оцінка [8]. На думку авторів статті, конкурентоспроможність самоскидів зручніше оцінювати на основі показників, які характеризують призначення машин, їх безвідмовність, довговічність та здатність до ремонту, екологічність, економічність, патентно-правову захищеність тощо.

Викладені вище методи оцінювання конкурентоспроможності лише опосередковано сприяють забезпеченню попиту на продукцію автомобільних заводів. Для вирішення поставленої задачі названі методи мають бути більш деталізованими за показниками конкурентоспроможності стосовно кар'єрних автосамоскидів.

Формулювання мети статті. Метою статті є розробка теоретичних засад до визначення конкурентних переваг у виробництві кар'єрних автосамоскидів з урахуванням ринкового попиту. Обґрунтувати на підставі цих засад практичні підходи до вдосконалення цієї продукції автозаводів для підвищення її ринкового попиту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вибір раціональної моделі автосамоскидів на підставі одиничних показників дозволяє враховувати специфічні умови їх експлуатації, що є важливим для перевезення гірських порід в кар'єрах. При цьому одиничні показники слід розділити на кількісні та якісні, а групові – на технічні й економічні.

Чинники конкурентоспроможності автомобілів за їх вагомістю визначено за допомогою методу АВС–аналізу. Сукупність показників якості автомобіля було розподілено за трьома групами – А, В і С, що відрізнялися за своєю значимістю та внеском у загальний результат. Також було встановлено пріоритети серед показників, за якими була оцінена конкурентоспроможність автомобілів, враховуючи умови їх експлуатації.

Результати аналізу діаграми Парето дозволили авторам статті виділити три групи показників А, В, С.

До показників групи А, які зустрічаються частіше і мають 50% наростаючого впливу на конкурентоспроможність автомобілів, відносяться: ергономічність, тип палива та його витрати, ціна автомобіля, річна собівартість експлуатації, робочий обсяг двигуна, маса автомобіля, середня експлуатаційна швидкість руху й інші.

Показники групи В, ймовірність яких складає 31% від кількості всіх показників, мають 81% наростаючого підсумку кожного показника. Вони відображають наявність вогнегасника, моторного гальма, потужність генератора, напрацювання на відмову, періодичність та комфортність технічного обслуговування, надійність, безпечність, наявність кондиціонера тощо.

Показники, які залишились 19% відносимо до групи С, яка включає: матеріалота енергоємність, економічність обслуговування, інтенсивність поточної окупності, обсяг експорту, фондовіддачу, організацію служби сервісу, наявність браку, витрати на гарантійний ремонт та деталі, що швидко зношуються, відповідність екологічним стандартам, наявність перемог на конкурсах тощо.

Результати дослідження, які здійсненні за допомогою АВС–аналізу, та діаграми Парето, дозволили зробити такі висновки:

1) показники групи А визначають особливості експлуатації автомобілів в кар'єрі. Ця номенклатура показників є основною при оцінці вартості машини і має

постійно підлягати контролю;

2) показники групи В є менш вагомими. Вони безпосередньо не враховують умови експлуатації машини, не підлягають ретельному контролю та використовуються для більш повного аналізу;

3) група С, як група найменшої пріоритетності, враховується споживачами автомобілів найменше. Показники цієї групи характеризують ті чи інші вимоги споживачів залежно від умов експлуатації автомобіля.

З урахуванням вагомості показників групи С, що витікає з АВС–аналізу, та особливостей гірничотехнічних умов експлуатації транспортних засобів в кар'єрі, автори пропонують оцінювати чинники конкурентоспроможності автосамоскидів за допомогою показників, наведених в табл. 1.

Таблиця 1

Показники технічних чинників за впливом на конкурентоспроможність автосамоскидів

№ п/п	*Позитивного впливу*	*Негативного впливу*	*Показники, характер впливу яких визначає покупець*
1	Пробіг до першого капремонту, км	Споряджена маса автомобіля, кг	Вид внутрішнього освітлення
2	Наробіток на відмовлення, тис. км	Радіус повороту, м	Колісна формула
3	ККД двигуна	Навантажувальна висота, мм	Тип палива
4	Середня експлуатаційна швидкість автомобіля, км	Обсяг платформи, м3	Тип двигуна
5	Ресурс до списання, тис. км	Маса автомобіля, кг	Номінальна потужність двигуна, кВт (к.с.)
6	Періодичність ТО-2, км	Витрати палива, л/100 км пробігу	Тип зчеплення (сухе, однодводискове)
7	Вантажопідйомність, т	Витрати масла на угар	Габаритні розміри автомобіля, мм
8	Гарантійний термін експлуатації, роки	Гальмова відстань, м	Тип коробки передач
9	Підйом, який здатний подолати автомобіль, %	Рівень зовнішнього шуму, дБА	Наявність кондиціонера
10	Екологічний стандарт, євро-4,3,2,1,0	Рівень внутрішнього шуму, дБА	Ємність паливного бака, л

Чинники за характером впливу на економічні результати транспортування вантажів розділені на групи:

1) позитивного впливу;

2) негативного впливу;

3) показники, характер впливу яких визначає покупець, виходячи з умов та цілей транспортного процесу.

Позитивний вплив має місце, якщо при зростанні технічного показника економічний результат поліпшується, та, навпаки, при негативному впливі – погіршується. У якості економічних показників можуть розглядатися: ціна палива, собівартість перевезення, продуктивність автомобіля, витрати на його обслуговування та ремонт, відпускна ціна тощо.

На відміну від технічних, економічні показники експлуатації автосамоскидів розділені на дві групи:

1) показники, які мають чітко виражений характер впливу на економічні результати транспортування вантажу;

2) показники, які залежать від умов експлуатації автомобіля та характер впливу яких визначає покупець (табл.2).

При заміні базової моделі автомобіля його основною моделлю, яка матиме поліпшені технічні та економічні показники експлуатації, досягається певний ефект, що вимірюється сумою співвідношень цих показників. Значить, групові показники конкурен-

тоспроможності пропонованих автомобілів відображають технічний та економічний ефекти від їх впровадження замість базових.

Таблиця 2

Економічні показники за впливом на конкурентоспроможність автосамоскидів

№ п/п	*Основні показники*	*Показники, характер впливу яких визначає покупець*
1	Ціна автомобіля, грн.	Інтенсивність поточної окупності, %/рік
2	Вартість обслуговування, грн./год.	Собівартість автомобіля, тис. грн.
3	Витрати на технічне утримання, грн./рік	Витрати на експлуатацію, грн./рік
4	Витрати на капітальний ремонт, грн./рік	Витрати на 1 т./км пробігу, грн.
5	Витрати на поточний ремонт, грн./рік	Ціна палива, грн./л
6	Витрати на відновлення деталей, що швидко зношуються, грн./рік	Ціна автомобільних запчастин, грн.

У багатьох наукових працях найбільш розповсюдженим при оцінюванні чинників попиту на певну модель автомобіля є підхід на основі інтегрального коефіцієнту конкурентоспроможності I_a, який загалом дорівнюється відношенню групового показника за технічними параметрами G_m автомобіля до групового показника за його економічними параметрами G_e. На відміну від відомого, авторами статті пропонується цей коефіцієнт встановлювати шляхом відношення G_e до G_m.

Такий підхід дозволяє врахувати різний характер (позитивний або негативний) впливу технічних показників на економічні результати транспортування вантажів, виключає їх компенсацію один одним, що досягається на підставі коефіцієнту $I_{a.e}$, визначеного виходячи з рівня зміни економічних параметрів транспортних робіт. Таким чином:

$$I_{a.e} = \frac{G_e}{G_{\text{m}}}, \text{ частка од.} \qquad (1)$$

У такому разі спроможність основної моделі автомобіля бути реалізованою на ринку у порівнянні з базовою пропонується оцінювати інтегральним показником, що розуміється як рівень техніко-економічної ефективності. Цей рівень розраховується за відношенням:

$$E_{\text{m}.e} = \frac{1 - G_e}{G_{\text{m}} - 1}, \qquad (2)$$

У виразі (1) груповий показник G_e визначає, у скільки разів економічний результат від експлуатації основної моделі автомобіля перевищує чи поступається економічному результату від експлуатації базової моделі. Причому, цей результат буде вимірюватися сумарними витратами на експлуатацію автомобіля.

Різниця $(1 - G_e)$ показуватиме, наскільки ці витрати скорочуються чи збільшуються при впроваджені основної моделі замість базової, тобто ця різниця визначатиме економічний ефект від цієї заміни. Якщо різниця $(1 - G_e)$ буде негативною, то це означатиме, що впровадження основної моделі автомобіля призведе до збільшення витрат на транспортування вантажів.

З підвищенням величини G_m технічні можливості автомобіля щодо збільшення обсягу транспортування (продуктивності автомобіля) зростають. Тому технічний ефект від заміни базової моделі автомобіля на основну модель визначається, виходячи з різниці $(G_m - 1)$. На підставі такого підходу відношення $(1 - G_e) / (G_m - 1)$ буде відображати техніко-економічну ефективність впровадження нової моделі транспортних засобів. Рівень цієї ефективності може бути прийнятий як критерій оцінювання їх конкурентоспроможності, що відображає економічні й технічні чинники експлуатації автомобіля.

Отже, величина $E_{m.e}$ характеризуватиме, з одного боку, економічну ефективність впровадження запропонованої моделі тран-

спортного засобу у порівнянні з базовою, з іншого – технічну ефективність. Економічна ефективність вимірюється витратами на придбання, утримання й обслуговування автомобіля, технічна ефективність характеризує відповідність технічних та технологічних параметрів автомобіля певним вимогам процесу транспортування вантажів.

В табл. 3 наведена результативність заміни базової моделі автомобіля на основну (запропоновану модель).

Таблиця 3

Результативність заміни базового автомобіля на запропонований

№ п/п	Економічний ефект		Технічний ефект		Техніко-економічна ефективність	
	значення	зміна витрат	значення	зміна обсягу перевезень	значення	рекомендація щодо заміни
1	$(1 - G_e) > 0$	зменшуються	$(G_m - 1) > 0$	збільшується	$E_{m.e} > 0$	Доцільна
			$(G_m - 1) < 0$	зменшується	$E_{m.e} < 0$	Доцільна, якщо економічний ефект переважує
2	$(1 - G_e) < 0$	збільшуються	$(G_m - 1) > 0$	збільшується	$E_{m.e} < 0$	Доцільна, якщо технічний ефект переважує
			$(G_m - 1) < 0$	зменшується	$E_{m.e} > 0$	Не доцільна

З наведеної таблиці витікає, що коли знижується обсяг перевезень *($(G_m - 1) < 0$)*, то це зниження має відповідати позитивному значенню економічного ефекту *($(1 - G_e) > 0$)*. При цьому треба дивитися, чи задовольняє споживача автомобіля зменшення обсягу перевезень.

Якщо економічний ефект збільшується *($(1 - G_e) < 0$),* то впровадження нової моделі автомобіля є доцільним лише зі збільшенням обсягу перевезення вантажу. Коли обсяги перевезень зменшуються, а витрати збільшуються, то заміна базової моделі автомобіля на запропоновану не є доцільною. Встановлена залежність техніко-економічної ефективності заміни базової моделі автомобіля на нову модель (основну) від рівня технічного та економічного ефектів (рис. 1).

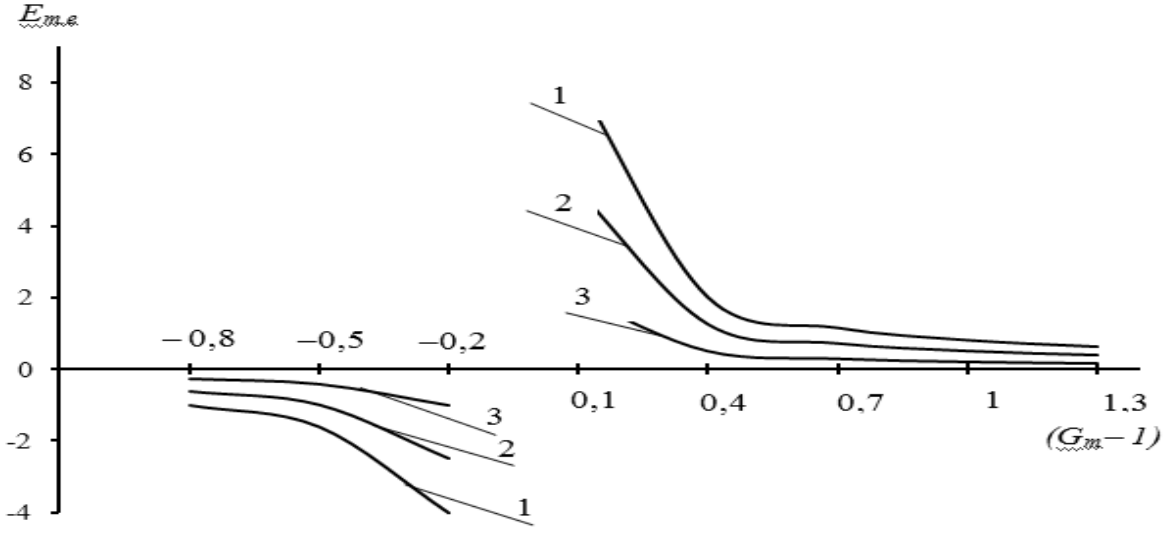

Рис. 1. Графіки залежності техніко-економічної ефективності заміни базового автомобіля на автомобіль, що пропонується, від технічного та економічного ефектів: 1, 2, 3 – при $(1 - G_e) = 0{,}8; 05; 02$, відповідно.

При заміні автомобілів базової моделі, які експлуатуються, на нові моделі, що пропонуються, підвищується попит на останні. Значить, техніко-економічна ефективність, як критерій вибору раціональної моделі автомобіля для конкретних умов експлуатації, є комплексним чинником ринкового попиту на ці моделі. З одного боку, груповий показник G_e дозволяє урахувати сукупний вплив на результати транспортування вантажу економічних факторів, з іншого, – груповий показник G_m ураховує такий же вплив технічних факторів.

Відомо, що автомобілі вітчизняного виробництва часто за техніко-економічними показниками поступаються їх зарубіжним аналогам. З використанням наведеного вище методичного підходу розглянуто доцільність заміни тих чи інших моделей автосамоскидів на конкретному прикладі. Розраховано рівень цієї ефективності стосовно вітчизняних та зарубіжних автосамоскидів КрАЗ-65055 вантажопідйомністю 16 т (позначено КрАЗ), КамАЗ-6520 – 18 т (КамАЗ), МАЗ-551605 – 20 т (МАЗ), IVECO-260.30H 20 т (IVECO). Ці моделі самоскидів порівнюються з базовою моделлю КрАЗ-65032-043. Економічні дані експлуатації самоскидів прийняті за публікаціями [9, с. 74 –76; 10, с. 14–15; 11, с.116 – 117] та подані в табл. 4.

Таблиця 4

Економічні показники експлуатації автосамоскидів у кар'єрних умовах

Модель самоскиду	Витрати на капітальний ремонт, грн.	Витрати на технічне обслуговування, грн.	Витрати на ТО-2, грн./рік	Ціна автомобіля, грн.	Наробіток на відмовлення, тис. км	Витрати на деталі, що швидко зношуються, грн.
КрАЗ	40120	21183	17779	165400	5	28403
КамАЗ	37291	22630	14125	196826	6	31630
МАЗ	35362	18142	10480	172016	7	28068
IVECO	27192	28352	3935	251408	80	30573

У середньому за досвідом роботи кар'єрів для різних моделей автомобілів, що розглядаються, у розрахунках використані економічні показники, наведені у табл. 5.

Таблиця 5

Порівняльна оцінка автосамоскидів за собівартістю експлуатації

Модель самоскиду	Вартість обслуговування, грн./год	Термін поточної окупності, %	Собівартість експлуатації, тис. грн.
КрАЗ	48	4,2	152863
КамАЗ	60	4,1	173001
МАЗ	42	4,2	184001
IVECO	40	4,2	202200

Результати розрахунків техніко-економічної ефективності експлуатації авто-самоскидів представлені в табл. 6. Аналіз цих результатів дозволив встановити наступне.

1. Серед автосамоскидів, що порівняні, найбільш вигідними за витратами на експлуатацію є моделі КрАЗ та МАЗ (G_e = 0,97), найдорожчим за цим показником є автомобіль IVECO (G_e = 3,11). У той же час останній за технічним показником, що характеризує його продуктивність, має рівень конкурентоспроможності G_m у 2,36 рази вищий, ніж у базової моделі. Практично однакові (найнижчі) показники технічної можливості мають моделі КрАЗ та МАЗ, для яких G_m = 0,21і 0,24, відповідно.

Таблиця 6

Рівень техніко-економічної ефективності експлуатації автосамоскидів при транспортуванні гірських порід

№п/п	Показники	Автосамоскиди			
		КрАЗ	КамАЗ	МАЗ	IVECO
1	Груповий економічний показник	0,97	1,04	0,97	3,11
2	Груповий технічний показник	0,21	1,12	0,24	2,36
3	Економічний ефект	0,03	-0,04	0,03	- 2,11
4	Технічний ефект	- 0,79	0,12	- 0,76	1,36
5	Техніко-економічна ефективність	- 0,04	0,29	- 0,04	- 1,56

2. Економічний ефект від моделі IVECO у порівнянні з базовою моделлю є від'ємним ($1 - G_e = -2,11$): впровадження цього автомобіля замість базового призведе до збільшення витрат на його експлуатацію. Заміна базової моделі автомобілями КрАЗ або МАЗ приводить до незначного підвищення економічного ефекту ($1 - G_m = 0,03$). Технічний ефект від автомобіля IVECO на 1,36 рази вищий, ніж у базової моделі. Не вигідними для заміни є моделі КрАЗ ($G_m - 1 = 0,79$) та МАЗ (–0,76).

3. За техніко-економічною ефективністю, яка характеризує питомі витрати на транспортування гірських порід, найкращою моделлю є КамАЗ ($E_{m.e} = 0,29$), найгіршою – IVECO (–1,56). Автомобілі МАЗ та КрАЗ також будуть однаково збитковими ($E_{m.e} = -0,4$).

Отже, виходячи з рівня техніко-економічної ефективності, яка віддзеркалює співвідношення економічного та технічного ефектів від заміни автосамоскиду, що експлуатується, на доцільний є впровадження зарубіжних самоскидів IVECO, експлуатація яких пов'язана із значними витратами на транспортування, проте дозволяє підвищити обсяг перевезень у більшій мірі, ніж зростають витрати.

Основними показниками ефективності виробництва для автозаводу є обсяг реалізації продукції в грошовому виразі. Саме грошові потоки витрат та доходів підприємства обумовлюють його можливості щодо формування прибутку. Звідси витікає необхідність дослідження зв'язків між критеріями конкурентоспроможності продукції, за якими вибирають засоби транспортування вантажів, та економічними показниками цього процесу або підприємства у цілому.

Висновки. Вищевикладені результати дослідження дозволяють встановити наступне:

1) при реалізації автосамоскида його виробник має враховувати те, наскільки технічні та економічні показники експлуатації цього транспортного засобу будуть задовольняти споживача для перевезення гірських порід на конкретному кар'єрі;

2) основним критерієм вибору раціональної моделі автомобіля за наявних умов експлуатації слід приймати його техніко-економічну ефективність, що є комплексним чинником ринкового попиту на цю модель;

3) попит на автосамоскиди забезпечується сукупністю показників та їхніми значеннями при експлуатації машини, що обумовлює досягнення цілей, намічених споживачем;

4) подальші дослідження щодо рівня техніко-економічної ефективності автосамоскидів варто здійснювати у напрямку вивчення взаємозв'язку між економічним та технічним ефектами, які отримують при заміні базової моделі самоскида на модель, що пропонується.

Література

1. Лучко М. І. Розвиток гірничого автотранспорту та завдання оптимізації параметрів самоскидів і елементів кар'єрів / Лучко М. І., Гірін В. І., Філатов С. В., Гірін В. В. // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля, 2010. – № 4 (146). – Ч.1. – С. 1–4.

2. Кошторис витрат на виробництво автомобілів КрАЗ за 2007–2012 рр. (данні надані автозаводом).

3. Юдін М. Порівняльна характеристика методів оцінки конкурентоспроможності продукції [Електронний ресурс] / Юдін М. // Економіст, 2010. – № 6. – с. 40 – Режим доступу до журналу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2009_23/1/treshov.pdf.

4. Грозный И. С. Конкурентные преимущества промышленного предприятия: Стратегия достижения в инновационном аспекте: Монография. – Донецк : Східний видавничий дім, 2008. – 328 с.

5. Загорянська О. Л. Конкурентоспроможність та стратегічне планування бізнес-одиниць промислового підприємства. / Загорянська О. Л., Литвин Н. М.// Науковий вісник Кременчуцького університету економіки, інформаційних технологій і управління «Нові технології». – Кременчук, травень 2009. – №2 (24). – С. 99–105.

6. Тимошик Н. С. Умови конкурентоспроможності машинобудівного підприємства та роль ціни в їхньому забезпеченні / Тимошик Н. С. // Менеджмент та підприємництво України: етапи становлення і проблеми розвитку. – Л. : Вид-во Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2007. – С. 232–236.

7. Кондратенко О. В. Структура конкурентоспроможності сучасної автомобільної продукції / Кондратенко О. В. // Вісник Сумського державного університету. Серія економіка, 2001. – №1. – 197 с.

8. Кузин Б. Методы и модели управления фирмой / Кузин Б., Юрьев В., Шахдинаров Г. – СПб : Питер, 2001. – 61 с.

9. Фасхиев Х. А. Сколько показателей необходимо для достоверной оценки качества товаров? / Фасхиев Х. А.// Маркетинг в России и за рубежом, 2008. – № 1 (63). – С. 72–91.

10. Фасхиев Х. А. Модель управления конкурентоспособностью предприятия / Фасхиев Х. А., Попова Е. В. // Маркетинг в России и за рубежом, 2009. – № 6 (74). – С. 116–117.

11. Загорянська О. Л. Особливості формування системи управління конкурентоспроможністю продукції промислового підприємства / Загорянська О. Л., Литвин Н. М. // Науковий вісник Кременчуцького університету економіки, інформаційних технологій і управління «Нові технології». – Кременчук, 2009. – №1 (23). – С. 177–179.

Разработаны и обоснованы подходы к определению конкурентных преимуществ в производстве карьерных автосамосвалов с учетом рыночного спроса. Определены факторы, которые определяют направления совершенствования производства данной автомобильной техники. Предложены методические подходы к определению технико-экономической эффективности эксплуатации автомобилей в карьерных условиях.

Ключевые слова: автомобильный завод, карьерные автосамосвалы, показатели конкурентоспособности автосамосвалов, технико-экономическая эффективность автомобилей, АВС-анализ.

Approaches to determination of competitive advantages in production of career dump trucks taking into account a market demand are developed and proved. Factors defining the direction of improvement of automobile equipment production are defined. Methodological approaches to determination of technical and economic efficiency of car operation in quarry conditions are offered.

Keywords*:* automobile factory, mine dump trucks, competitiveness index for dump trucks, technical and economic efficiency of cars, the ABC-analysis

.

Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Бардасем А. В. *Надійшла до редакції.15.07.13 р.*