

**ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ»**

ШЕВЧЕНКО ІННА ЮРІЇВНА

УДК 338.47:629.33

**РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ
НА ЗАСАДАХ ГАРМОНІЗАЦІЙНОГО ПІДХОДУ**

Спеціальність 08.00.03 –
економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Київ – 2019

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Харківському національному автомобільно-дорожньому університеті.

Науковий консультант: доктор економічних наук, професор,
Заслужений діяч науки і техніки України
Дмитрієв Ілля Андрійович,
Харківський національний
автомобільно-дорожній університет,
декан факультету управління та бізнесу

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Голубка Степан Михайлович,
Міністерство фінансів України (м. Київ),
головний спеціаліст управління державної
політики у сфері пробірного нагляду та
документів суворої звітності

доктор економічних наук, професор
Дикань Валерія Володимирівна,
Український державний університет
залізничного транспорту (м. Харків),
професор кафедри менеджменту і адміністрування

доктор економічних наук, професор
Мних Ольга Богданівна,
Національний університет
«Львівська політехніка» (м. Львів),
професор кафедри маркетингу і логістики

Захист відбудеться «4» жовтня 2019 р. о 13.00 на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.889.01 у ВНЗ «Національна академія управління» за адресою: 03151, м. Київ, вул. Ушинського, 15, зал засідань.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці ВНЗ «Національна академія управління» за адресою: 03151, м. Київ, вул. Ушинського, 15.

Автореферат розісланий «3» вересня 2019 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



М. В. Штань

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Автомобілебудування є невід'ємною та стратегічно важливою частиною машинобудівного комплексу, промисловості та національної економіки, яка забезпечує високі показники доданої вартості, залучення інвестицій і створення робочих місць. В Україні автомобілебудування віднесено до пріоритетних галузей економіки. Втім, пріоритетний статус автомобілебудівного комплексу отримує відображення лише в численних нормативно-правових актах. На практиці ж спостерігається глибока криза вітчизняного автомобілебудування, що, в першу чергу, проявляється в стрімкій втраті конкурентних позицій на національному ринку автомобілів і зниженні конкурентного потенціалу автовиробників. У таких умовах актуалізується необхідність здійснення державного протекціонізму розвитку автомобілебудування України.

На необхідність державної підтримки автомобілебудування і деякі шляхи його розвитку наголошувалося в наукових працях таких дослідників як О. Андрєєв, Є. Бабенко, С. Бессонова, Є. Богуславський, В. Буркун, Т. Вінцюк, В. Волков, Н. Герасим'як, О. Глущенко, С. Голубка, Ю. Гончаров, Л. Горошкова, Н. Гуржій, В. Дикань, М. Диха, І. Дмитрієв, М. Єрмошенко, С. Єрохін, О. Загребальна, І. Златова, А. Касич, М. Кизим, Л. Ковалевський, Т. Ковальчук, Є. Колбасін, М. Копитко, О. Краузе, І. Кривов'язюк, О. Кривоконь, І. Кукса, К. Латишев, О. Лопатін, В. Лук'янов, О. Марущак, Н. Марченко, В. Міщенко, О. Мних, Л. Нікіфорова, М. Окландер, В. Приходько, П. Проноза, С. Савченко, Т. Семененко, О. Семирак, К. Сорока, Т. Співаковська, Т. Стройко, В. Терлецька, О. Том'юк, О. Троян, О. Турченок, С. Тхор, О. Фроленко, М. Хаванова, А. Череп, В. Черняк, В. Шевчук, І. Штулер, О. Юринець, О. Янковий, О. Яшкіна та інших науковців.

Єдиною можливістю для збереження та відновлення вітчизняного автомобілебудівного комплексу вбачають у державному регулюванні розвитком автомобілебудування й самі автовиробники. У 2017-2019 рр. відбулися всеукраїнські автомобільні форуми, де представники провідних підприємств автомобілебудування дійшли думки про нагальну необхідність здійснення державних заходів із підтримки автовиробництва в Україні та стимулювання попиту на вітчизняну автомобілебудівну продукцію.

Первісним індикатором ефективності державного регулювання розвитком автомобільної промисловості є успішність функціонування автовиробників, якою визначається внесок галузі до національного господарства. Ступінь урахування особливостей перебігу економічних процесів на автомобілебудівних підприємствах при формуванні державної стратегії автомобілебудування визначає її життєздатність і ефективність державного протекціонізму автовиробництва. Утім, чим більшою кількістю підприємств характеризується галузь, тим менш можливою є ефективна гармонізація національних стратегічних імперативів з інтересами суб'єктів господарювання. Наразі автомобілебудівна галузь України представлена всього 8-ма підприємствами, що становить сприятливе підґрунтя для застосування гармонізаційного підходу при здійсненні державного регулювання розвитком автомобілебудування.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Основні положення і рекомендації, що викладено у дисертаційній роботі, є складовими науково-дослідних робіт і науково-дослідних тем: 1) Харківського національного автомобільно-дорожнього університету – «Перспективи розвитку підприємництва в Україні» (номер державної реєстрації 0114U003909), де автором було досліджено конкурентні позиції вітчизняних автовиробників на національному ринку автомобілів; 2) «Пріоритетні напрямки і перспективи управління розвитком підприємництва» (номер державної реєстрації 0115U004774), де автором було надано характеристику механізму державного регулювання розвитком вітчизняного автомобілебудування та національного ринку автомобілів; 3) «Управління підприємництвом як передумова економічного розвитку суб'єктів господарювання» (номер державної реєстрації 0116U007631), де автором було удосконалено методичні засади формування державної політики в сфері управління розвитком автомобілебудівних підприємств і ринку автомобілів на базі матричних методів; 4) «Управління підприємництвом в сучасних умовах господарювання» (номер державної реєстрації 0117U006851), де автором було сформовано концептуальні основи забезпечення конкурентоспроможності підприємств вітчизняного автомобілебудування на національному ринку автомобілів; 5) наукового журналу «Економіка і фінанси» – «Соціально-економічні проблеми менеджменту» (номер державної реєстрації 0114U006189), де автором було висвітлено методико-прикладні аспекти матричної діагностики виробничої активності підприємств автомобілебудування (на прикладі України) (довідка № 87 від 20 червня 2016 року); 6) «Підвищення ефективності управління підприємствами різних організаційно-правових форм в умовах фінансово-економічної нестабільності» (номер державної реєстрації 0114U006193), де автором було досліджено теоретико-методичні аспекти прогнозування розвитку автотранспортного комплексу в умовах нестабільності національної економіки (довідка № 101 від 18 травня 2017 року).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є поглиблення теоретико-методологічних і концептуальних засад розвитку автомобільної промисловості та формулювання рекомендацій щодо вдосконалення державного регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

Для досягнення цієї мети поставлено та вирішено такі **завдання**:

- розвинути категоріально-понятійний апарат розвитку автомобільної промисловості;
- сформувати теоретичну модель розвитку автомобілебудування в умовах ускладнення конкурентного середовища;
- ідентифікувати фактори розвитку автомобілебудівної галузі;
- охарактеризувати механізм державного регулювання розвитком автомобільної промисловості;
- розробити методологічне підґрунтя застосування гармонізаційного підходу для регулювання розвитком автомобілебудування;
- дослідити етапи розвитку та сучасний стан автомобілебудування як частини національної економіки;
- сформувати імперативні положення державної стратегії розвитку автомобілебудування;

- уніфікувати передовий зарубіжний досвід державного протекціонізму розвитку автомобільної промисловості;
- обґрунтувати стратегії розвитку автомобілебудівних підприємств;
- гармонізувати Стратегію розвитку автомобілебудування України;
- розробити методологічне підґрунтя кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості;
- висвітлити теоретико-методологічні засади реалізації в автомобільній промисловості кластерних ініціатив на засадах державно-приватного партнерства;
- удосконалити методологічні засади регулювання розвитком автомобілебудування в умовах інтенсифікації процесів регіоналізації;
- дослідити вітчизняний досвід державного програмування розвитку автомобілебудування;
- розробити Концепцію Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року;
- оцінити потенційний економічний ефект від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва.

Об'єктом дослідження є сукупність економічних відносин в процесі регулювання розвитком автомобілебудування.

Предмет дослідження – удосконалення теоретико-методологічних і концептуальних засад регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

Методи дослідження. У ході дослідження було використано загальнонаукові методи: аналізу та синтезу, індукції та дедукції, абстрагування – для формулювання категоріально-понятійного апарату дослідження з визначенням авторських дефініцій «розвиток автомобілебудування», «конкурентоспроможність продукції автомобілебудування», «конкурентний потенціал підприємства автомобілебудування», «конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування», «автомобільний кластер», «регіональний ринок автомобілів»; узагальнення – для характеристики методології регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу, формулювання положень Стратегії розвитку автомобілебудування України та Концепції Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року, висновків і пропозицій за результатами аналізу стану автомобілебудівної галузі; класифікації – для класифікації факторів розвитку автомобілебудівної галузі та типологізації регіональних ринків автомобілів; порівняння – для порівняння Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року та Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року; ієрархічної систематизації – для обґрунтування рівнів конкурентоспроможності автовиробників і етапів життєвого циклу автомобільної промисловості, визначення вагомості критеріїв відбору автовиробниками закладів вищої освіти для співробітництва на засадах дуальної освіти та критеріїв оцінювання потенційних автомобільних кластерів; та спеціальні методи: статистичного аналізу – для визначення тенденцій розвитку автомобілебудівної галузі; SWOT-аналізу – для визначення сильних і слабких сторін автомобільної промисловості України, окреслення можливостей і загроз розвитку

автомобілебудування, розроблення «максі – максі», «максі – міні», «міні – максі», «міні – міні» стратегій розвитку автомобілебудівного комплексу України; регресійного аналізу – для побудови регресійних моделей залежності результуючого показника обсягів проданих автомобілів вітчизняного виробництва на регіональних ринках від факторних показників соціально-економічного розвитку регіонів; прогнозування – для оцінювання потенційного економічного ефекту від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва; графічний – для візуалізації результатів роботи.

Інформаційну базу дослідження становлять наукові напрацювання вітчизняних і зарубіжних учених з питань розвитку автомобілебудування. Враховано положення законодавства України, зокрема, Закону України «Про автомобільний транспорт» і Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року». Джерелами інформації для статистичного аналізу слугували дані Державної служби статистики України, Асоціації автовиробників України «УкрАвтопром», Міжнародної асоціації виробників автомобілів, Інформаційно-аналітичної групи «Autoconsulting», фінансової звітності автомобілебудівних підприємств.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розробці теоретико-методологічних і концептуальних засад регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

Найбільш суттєві результати дослідження формують наукову новизну:

вперше:

– розроблено сферичну модель розвитку автомобільної промисловості в умовах ускладнення конкурентного середовища, яка: складається з підрядних сфер «зовнішнє середовище», «конкурентне ринкове середовище», «конкурентний потенціал» і «конкурентоспроможність продукції»; передбачає трансформацію впливу факторів зовнішнього середовища на розвиток автовиробників при взаємодії з конкурентним ринковим середовищем і конкурентним потенціалом, а також трансформацію факторів конкурентного ринкового середовища при взаємодії з конкурентним потенціалом; пропонує ідентифікацію рівня конкурентоспроможності автовиробників як умови забезпечення розвитку автомобілебудування через їх двохетапну взаємодію у зонах первинної та вторинної конкуренції;

– запропоновано гармонізаційний підхід до формування державної стратегії розвитку автомобільної промисловості через розроблення моделі, яка дозволяє: узгодити національні стратегічні імперативи, державну стратегію розвитку автомобілебудування та стратегію розвитку автовиробників; розробити державну стратегію розвитку автомобілебудування, максимально орієнтовану на вирішення нагальних проблем виробників автомобілів;

– на основі узагальнення передового зарубіжного досвіду державного протекціонізму розвитку автомобільної промисловості сформовано уніфіковану модель державного регулювання розвитком автомобілебудування, яка передбачає формування комплексу державних заходів на підставі результатів матричної діагностики розвитку автомобілебудівного комплексу;

– розроблено Концепцію Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року, яка: направлена на забезпечення конкурентоспроможності автовиробників і модифікацію їх життєвого циклу; ґрунтується на гармонізованій стратегії розвитку автомобілебудівного комплексу; передбачає коригування програм економічного і соціального розвитку регіонів у напрямку стимулювання тих показників, що здійснюють найбільш суттєвий вплив на формування попиту на автомобілі вітчизняного виробництва на регіональних ринках;

удосконалено:

– класифікацію факторів розвитку автомобілебудівного комплексу, котра відрізняється від вже наявних у науковій економічній літературі наступними рисами: характером класифікації – фактори одночасно класифікуються за трьома ознаками: «походженням», «силою впливу» та «характером (природою)»; відповідністю сферичній моделі розвитку автомобільної промисловості в умовах ускладнення конкурентного середовища; синтезом теоретичного базису наукових праць учених-економістів і практичного досвіду управлінських працівників у сфері виробництва та продажу автомобілів при виявленні та розподіленні факторів розвитку автомобільної промисловості за класифікаційною ознакою «сила впливу»;

– методичні засади оцінювання конкурентоспроможності автовиробників як основи розвитку автомобільної промисловості через розроблення методики на основі синтезу та доопрацювання основних положень інтегрального і матричного підходів, яка, на відміну від наявних у науковій літературі, передбачає оцінювання конкурентоспроможності автомобілів за цінovими та неціновими («якість», «асортимент (модифікації)» та «сервісне обслуговування») параметрами, оцінювання конкурентного потенціалу автовиробників за такими складовими як виробничий, кадровий, управлінський, інноваційно-інвестиційний, фінансовий, стратегічний і ринковий потенціали та є основою для здійснення матричної діагностики розвитку автомобілебудівного комплексу;

– методико-прикладні засади реалізації гармонізаційного підходу до регулювання розвитком автомобілебудування через розроблення алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, який, на відміну від представлених у науковій літературі, передбачає: ідентифікацію та усунення суперечностей між складовими уніфікованої моделі державного регулювання розвитком автомобільної промисловості та матриці стратегій розвитку автовиробників; оцінювання рівня гармонізації між елементами моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування; за результатами розрахунку коефіцієнтів гармонізації – розробку повної або скороченої програми гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування;

– імперативні положення Стратегії розвитку автомобілебудування України, що, на відміну від наявних, генеровані на засадах їх гармонізації із завданнями державних стратегій за напрямками: «кадрове забезпечення», «фінансово-інвестиційне забезпечення», «державно-приватне партнерство», «регламентація та сертифікація», «інновації», «екологізація та енергоефективність», «ринкове середовище», «управління», «матеріально-технічне забезпечення», «регіоналізації та

кластеризація». Виявлення взаємозв'язків між напрямками Стратегії розвитку автомобілебудування України дозволило сформулювати її модель, яка передбачає: співробітництво автомобілебудівних підприємств із закладами вищої освіти в сфері надання освітніх послуг за дуальною формою навчання; формування та розвиток автомобільних кластерів за моделлю, заснованою на державно-приватному партнерстві; управління розвитком регіональних ринків автомобілів на засадах їх типологізації та ідентифікації зон конкурентоспроможності автомобілів;

– методичне підґрунтя кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості через: розроблення методичного інструментарію відбору закладів вищої освіти підприємствами автомобілебудування для співробітництва в сфері надання освітніх послуг на засадах дуальної форми навчання, яка, на відміну від наявних, передбачає бальне експертне оцінювання закладів вищої освіти за критеріями «відстань», «комплексність підготовки», «успішність діяльності» з наступним визначенням їх вагомості та розподіленням за кластерами «більш привабливі для співробітництва», «привабливі для співробітництва», «менш привабливі для співробітництва» за значеннями інтегрального індексу привабливості закладу вищої освіти для співробітництва щодо надання освітніх послуг за дуальною формою; окреслення перспектив удосконалення освітньо-професійних програм і підвищення якості підготовки фахівців для автомобілебудівної галузі як результату співробітництва закладів вищої освіти та підприємств автомобілебудування в процесі спільного надання освітніх послуг за дуальною формою навчання;

– методологічні основи типологізації регіональних ринків автомобілів через розроблення методичного підходу, який, на відміну від наявних у науковій літературі: дозволяє на засадах багатофакторного регресійного аналізу виявити залежність між обсягом реалізованих у регіоні автомобілів та показниками соціально-економічного розвитку регіону; передбачає класифікацію регіональних ринків автомобілів за типами: «виробничо орієнтований ринок», «соціально орієнтований ринок», «торговельно орієнтований ринок», «фінансово-інвестиційно орієнтований ринок», «інноваційно орієнтований ринок», «змішаний ринок»; є основою для розроблення рекомендацій щодо коригування регіональних програм економічного і соціального розвитку для забезпечення їх гармонізації з концептуальними положеннями державної стратегії розвитку автомобілебудування;

набули подальшого розвитку:

– категоріально-понятійний апарат з проблеми дослідження розвитку автомобілебудування в умовах ускладнення конкурентного середовища через надання дефініцій «розвиток автомобілебудування», «конкурентоспроможність продукції автомобілебудування», «конкурентний потенціал підприємства автомобілебудування», «конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування», в яких, на відміну від вже наявних у науковій літературі, одночасно наголошується на динамічності, безперервності, невід'ємності конкурентоспроможності та розвитку автомобілебудівного комплексу від його існування, необхідності урахування етапності життєвого циклу автомобільної промисловості при здійсненні регулювання її розвитком;

– категоріально-понятійний апарат з проблеми забезпечення ефективного регулювання розвитком автомобілебудування в умовах інтенсифікації процесів регіоналізації через надання дефініції «регіональний ринок автомобілів», у якій, на відміну від наявних у науковій літературі, вказується на: відкритість і внутрішню єдність регіонального ринку автомобілів як системи; динамічний характер відносин у сфері купівлі-продажу автомобілів; варіативну кількість учасників регіонального ринку автомобілів; складність, неоднозначність і специфічність впливу факторів соціально-економічного розвитку на формування та функціонування ринку автомобілів на території адміністративно-територіальної одиниці;

– система принципів державного регулювання розвитком автомобільної промисловості через: одночасну диференціацію принципів за етапами державної політики («принципи на етапі розробки», «принципи на етапі реалізації» та «принципи на етапі контролю») щодо забезпечення розвитку автомобілебудівної галузі та специфічністю (загальні та спеціальні принципи); виділення у вигляді спеціальних принципів на етапах розробки та реалізації державної політики в сфері розвитку автомобілебудування таких принципів як «сегментність» та «центризм і децентризм», на етапі контролю державної політики в сфері розвитку автомобілебудування – таких принципів як «сегментність» і «достовірність»;

– методологічні основи стратегічного управління розвитком автомобільної промисловості через розроблення матриці стратегій розвитку автовиробників, яка вирізняється з поміж інших матричних методів наступним: ураховує результати SWOT-аналізу автомобільної промисловості та матричної діагностики розвитку автовиробників за рівнями їх конкурентоспроможності та етапами життєвих циклів; дозволяє формувати унікальні стратегічні набори автовиробників із підстратегій базових «максі – максі», «максі – міні», «міні – максі» та «міні – міні» стратегій розвитку автомобілебудівної галузі;

– теоретико-методологічні засади реалізації кластерної ініціативи в сфері автомобілебудування за моделлю, заснованою на державно-приватному партнерстві через: 1) надання дефініції «автомобільний кластер», у якій, на відміну від наявних, одночасно зазначається на: географічній близькості учасників кластерного утворення; наявності взаємозв'язків між суб'єктами основної, суміжних і пов'язаних галузей, що входять до кластеру; наданні учасникам кластеру державної підтримки; підвищенні ефективності економічної діяльності та покращенні конкурентного статусу учасників на ринку як результатів функціонування кластеру; забезпеченні реалізації стратегічних цілей розвитку автомобілебудівної галузі, регіону та держави внаслідок функціонування кластеру; 2) удосконалення критеріїв відбору пілотних проектів кластерних ініціатив у автомобілебудівній галузі; 3) розроблення типового алгоритму створення автомобільних кластерів;

– матричні методи оцінювання регіональної конкурентоспроможності автомобілів через розроблення матриці, якою, на відміну від наявних у науковій літературі, передбачено ідентифікацію зон «високої», «середньої» та «низької» регіональної конкурентоспроможності автомобілів на підставі співставлення частки регіону в обсязі реалізованих автомобілів вітчизняного виробництва в країні та частки автомобілів вітчизняного виробництва в обсязі реалізованих у регіоні автомобілів.

Практичне значення одержаних результатів. Отримані результати надають змогу вдосконалити теоретико-методологічні та концептуальні основи регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

Основні положення і рекомендації використані центральними і місцевими органами державної влади, громадськими організаціями, підприємствами, які спеціалізуються на виробництві та продажу автомобілів, що підтверджено довідками про впровадження авторських розробок у діяльність:

- Комітету Верховної Ради України з питань промислової політики та підприємництва щодо реалізації кластерних ініціатив в автомобільній промисловості та методичних засад відбору пілотних проектів зі створення автомобільних кластерів на засадах державно-приватного партнерства, державного програмування розвитку автомобілебудування України до 2025 року (довідка № 04-30/28-251/131330 від 19.07.2019 р.);

- Київського обласного центру зайнятості Державної служби зайнятості Міністерства соціальної політики України щодо використання методичних положень відбору закладів вищої освіти підприємствами для взаємодії в сфері надання освітніх послуг на засадах дуальної форми навчання (довідка № 1085/002/9-19 від 14.05.2019 р.);

- Харківської обласної державної адміністрації при розробленні пропозицій до проекту Державної стратегії регіонального розвитку України на період до 2027 року (довідка № 0163/8762-07 від 23.05.2019 р.);

- Запорізької обласної ради щодо коригування регіональних стратегій соціально-економічного розвитку для забезпечення підвищення конкурентоспроможності підприємств вітчизняного автомобілебудування на регіональних ринках автомобілів як елементу Стратегії розвитку автомобілебудування України, розробленої на засадах гармонізаційного підходу (довідка № 1196/2588-03 від 10.12.2018 р.);

- Вовчанської районної ради Харківської області щодо використання методичного інструментарію оцінювання економічного ефекту в умовах державного стимулювання виробничої активності економічних суб'єктів при розробленні пропозицій щодо формування та коригування щорічної Програми економічного і соціального розвитку Вовчанського району (довідка № 1285/46-02 від 15.11.2018 р.);

- Сумської міської ради щодо використання алгоритму гармонізації елементів стратегій на макро- та мікрорівнях при розробленні програм розвитку м. Суми (довідка № 1197/03.02.02-08 від 18.03.2019 р.);

- ГО «Транспортна академія України» при розробленні пропозицій до проектів Стратегії сталого розвитку України до 2030 року, Стратегії розвитку промислового комплексу України на період до 2025 року, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, Стратегії розвитку оборонно-промислового комплексу України на період до 2028 року (довідка № 273 від 02.10.2018 р.);

- ДК «Укроборонпром» щодо використання гармонізаційної моделі під час формування стратегії розвитку підприємств автомобільної техніки, що входять до складу концерну: ДП «Харківський автомобільний завод», ДП «Харківський завод спеціальних машин», ДП «Завод імені В.О. Малишева», ДП «Харківський завод транспортного устаткування», ДП «Харківське конструкторське бюро з

машинобудування імені О.О. Морозова», ДП «Харківське конструкторське бюро з двигунобудування», ДП «Київський автомобільний ремонтний завод», ДП «Запорізький автомобільний ремонтний завод», ДП «Рівненський автомобільний ремонтний завод», ДП «Ніжинський ремонтний завод інженерного озброєння», ДП «45 експериментальний механічний завод» (довідка № 364/58-01 від 12.02.2019 р.);

- ПрАТ «АвтоКрАЗ» щодо інтегрального оцінювання конкурентного потенціалу, формування стратегії розвитку на засадах гармонізаційного підходу (довідка № 139/67 від 11.06.2019 р.);

- ПрАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» під час оцінювання конкурентоспроможності та розвитку, формування на засадах гармонізаційного підходу стратегічних наборів (довідка № 128/49 від 07.06.2019 р.);

- ТОВ «Баварія Моторс» щодо оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівної продукції, типологізації регіональних ринків автомобілів і діагностики регіональної конкурентоспроможності автомобілів (довідка № 106 від 01.07.2019 р.);

- Харківського національного автомобільно-дорожнього університету при викладанні навчальних дисциплін «Національна економіка», «Державне і регіональне управління», «Стратегія підприємства», «Стратегічне управління», «Стратегічне управління підприємством», «Міжнародні стратегії економічного розвитку», «Конкурентоспроможність підприємства», «Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства» (довідка № 156/83 від 21.09.2018 р.).

Методичні положення щодо кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості є складовою частиною роботи «Концептуальні засади трансформації механізму державного регулювання розвитку трудового потенціалу України в умовах інтенсифікації процесів регіоналізації», за яку авторці присуджено Премію Верховної Ради України найталановитішим молодим ученим в галузі фундаментальних і прикладних досліджень та науково-технічних розробок за 2018 рік (Постанова Верховної Ради України від 15 січня 2019 року № 2670-VIII).

Авторські права на результати дисертаційної роботи підтверджені свідоцтвами про реєстрацію авторського права, виданими Міністерством економічного розвитку і торгівлі України: № 82751 від 12 листопада 2018 року, № 82749 від 12 листопада 2018 року, № 83965 від 26 грудня 2018 року, № 87285 від 28 березня 2019 року, № 87972 від 23 квітня 2019 року, № 87973 від 23 квітня 2019 року.

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійним, цілісним і завершеним дослідженням. Теоретичні і практичні розробки, висновки та рекомендації, які наведено в роботі і виносяться на захист, отримані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, які є результатом особистих наукових пошуків. Внесок автора у колективні наукові роботи конкретизований у списку публікацій. Матеріали та висновки кандидатської дисертації не використовувалися.

Апробація результатів дисертації. Основні наукові положення і результати дисертації представлялись на міжнародних і всеукраїнських конференціях, семінарах, у тому числі: Міжнародній науково-практичній конференції «Економіка та менеджмент: стратегічні імперативи, аналіз тенденцій та перспектив розвитку» (м. Херсон, 5.12.2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції молодих учених

«Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи» (м. Львів, 17-18.04.2015 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Новітні технології в автомобілебудівництві та транспорті» (м. Харків, 15-16.10.2015 р.); IV Всеукраїнській науково-практичній конференції «Перспективи розвитку транспортного комплексу» (м. Дніпропетровськ, 5-6.11.2015 р.); II Всеукраїнській науково-практичній конференції «Автобусобудування та пасажирські перевезення в Україні» (м. Львів, 17-18.03.2016 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів» (м. Харків, 20-21.04.2016 р.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Механізми, стратегії, моделі та технології управління економічними системами за умов інтеграційних процесів: теорія, методологія, практика» (м. Хмельницький – м. Кам'янець-Подільський, 6-8.10.2016 р.); IV Міжнародній науково-практичній конференції «Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія і практика» (м. Запоріжжя, 18.11.2016 р.); Всеукраїнській науково-практичній Інтернет-конференції «Економіко-правові аспекти державно-приватного партнерства в умовах децентралізації економіки України» (м. Харків, 1-28.02.2017 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Національна економіка в умовах глобалізації: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку» (м. Полтава, 7.03.2017 р.); XV Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпро, 20-21.04.2017 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Економіка та управління в XXI столітті: виклики та перспективи розвитку» (м. Умань, 18-19.05.2017 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Напрями вдосконалення механізмів державного управління в умовах сучасних реформаційних процесів» (м. Запоріжжя, 3-4.11.2017 р.); XI Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку підприємництва» (м. Харків, 10.11.2017 р.); VII Міжнародній науковій конференції «Problems and prospects of territories' socio-economic development» (м. Ополе, 4-7.04.2018 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Eastern european studies: economics, education and law» (м. Бургас, 7-8.06.2018 р.); Міжнародній конференції «Economic and social focused issues of modern world» (м. Братислава, 24-25.10.2018 р.).

Публікації. Основні положення дисертаційної роботи опубліковано у 75 наукових працях, із них: 1 одноосібна монографія, 3 колективних монографії, 23 статті у наукових фахових виданнях України, 10 статей у інших наукових виданнях, 38 друкованих праць апробаційного характеру.

Структура і обсяг дисертаційної роботи. Дисертація складається з анотації, вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 622 сторінок. Робота містить 61 таблицю, 43 рисунки та 14 додатків. Список використаних джерел налічує 559 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовану мету і завдання дослідження, викладено наукову новизну та практичне значення результатів дисертаційної роботи, окреслено особистий внесок здобувача, наведено дані про апробацію отриманих наукових результатів.

У першому розділі дисертації – «Теоретичні засади регулювання розвитком автомобілебудування як пріоритетної галузі національної економіки» – надано уточнення категоріально-понятійному апарату розвитку автомобілебудування; сформовано сферичну модель розвитку автомобілебудування; розроблено класифікацію факторів розвитку автомобілебудівної галузі; надано характеристики механізму державного регулювання розвитком автомобільної промисловості; розроблено методологічне підґрунтя регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

Під «розвитком автомобілебудування» доцільно розуміти незворотний, спрямований і закономірний процес прогресивних первісних кількісних та подальших кількісних і якісних змін автомобілебудівного комплексу, результатом котрих є підвищення його конкурентоспроможності. Відповідно, головною ознакою розвитку автомобілебудування є підвищення конкурентоспроможності підприємств автомобілебудівного комплексу.

Конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування – це динамічна властивість автомобілебудівного підприємства щодо забезпечення конкурентоспроможності автомобілебудівної продукції на ринку автомобілів та ефективності всіх видів діяльності в результаті взаємодії конкурентного потенціалу та факторів зовнішнього середовища у відповідності до обраної конкурентної стратегії на певному етапі життєвого циклу.

Розвиток автомобілебудування в умовах ускладнення конкурентного середовища здійснюється за моделлю (рис. 1).

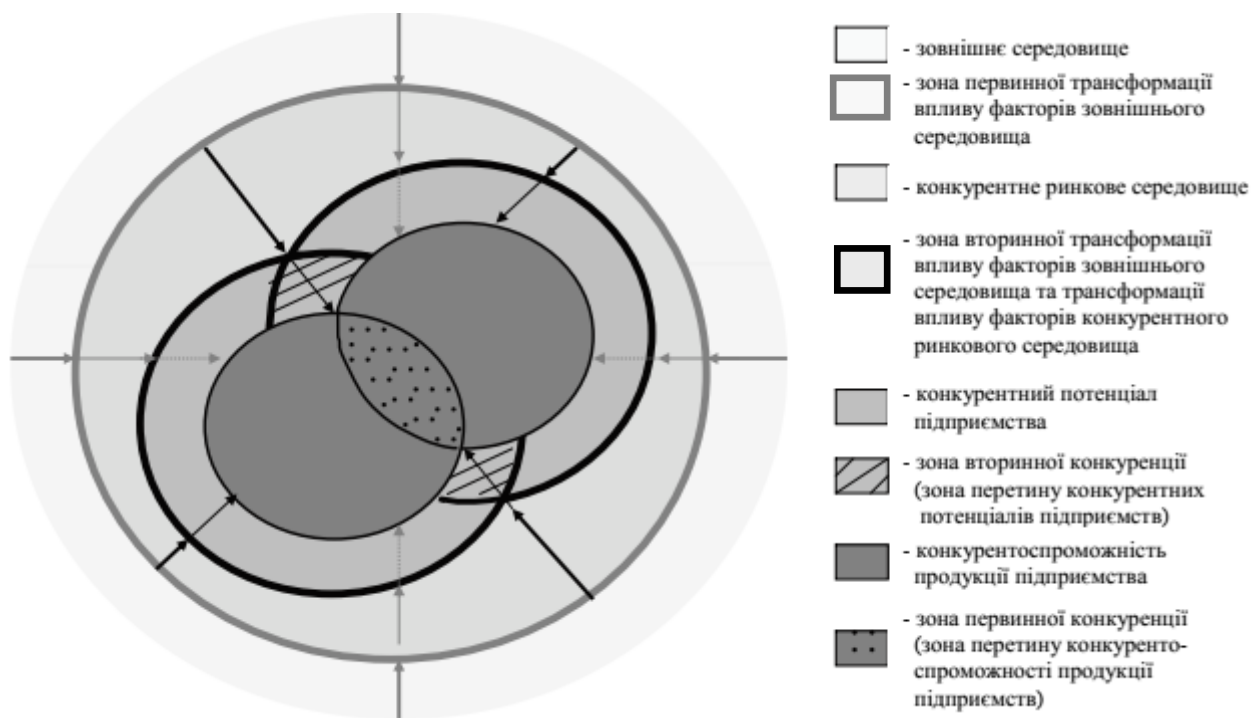


Рис. 1. Сферична модель розвитку автомобілебудування в умовах ускладнення конкурентного середовища

Джерело: розробка автора

Уточнення переліку факторів розвитку автомобілебудівного комплексу було здійснено через розроблення класифікації, якою передбачено одночасне розподілення чинників за трьома ознаками: «походженням», «силою впливу» та «характером (природою)». При цьому за класифікаційною ознакою «походження» виділяються групи факторів у відповідності до сферичної моделі розвитку автомобілебудування. За ознакою «сила впливу» фактори розвитку автомобілебудівної галузі класифікуються на такі групи як «фактори, що здійснюють дуже сильний вплив», «фактори, що здійснюють сильний вплив» і «фактори, що здійснюють помірний вплив». Критерій «характер (природа)» диференціює фактори розвитку автомобільної промисловості на «правові», «політичні», «міжнародні», «економічні», «соціальні», «природно-географічні» та «науково-технічні». При розподіленні факторів розвитку автомобілебудування за класифікаційною ознакою «сила впливу» було застосовано синтез теоретичного базису наукових праць учених-економістів і практичного досвіду управлінських працівників у сфері виробництва та продажу автомобілів. Розроблена класифікація вказала на особливе місце правових факторів зовнішнього середовища, що здійснюють дуже сильний вплив на розвиток автомобілебудування.

В контексті зазначення на пріоритетності правових факторів для розвитку автомобілебудування надано комплексну характеристику механізму державного регулювання розвитком автомобілебудування за такими його елементами як «мета», «об'єкт», «суб'єкт», «функції», «принципи», «методи» та «критерії оцінювання».

Результати аналізу нормативно-правового підґрунтя державного регулювання розвитком автомобілебудування в Україні свідчать про відсутність будь-яких протекційних преференцій для вітчизняних автомобілебудівних підприємств з боку держави та завершення періоду прийняття «індивідуалізованих» правових актів, направлених на регулювання розвитком окремих автомобілебудівних підприємств (на кшталт Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів і автобусів відкритим акціонерним товариством «Луцький автомобільний завод»»). На жаль, механізм державного регулювання розвитком автомобільної промисловості в Україні наразі є суто централізованим – таким, що не враховує особливостей перебігу економічних процесів на автомобілебудівних підприємствах.

На противагу централізованому підходу пропонується гармонізаційний підхід до державного регулювання розвитком автомобілебудування, заснований на узгодженні державних стратегічних імперативів і стратегій розвитку автовиробників при формуванні державної стратегії розвитку автомобільної промисловості (рис. 2).

Як методологічна основа практичної реалізації етапів № 3 і № 4 гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобільної промисловості пропонується матриця розвитку автомобілебудівного комплексу, яка є результатом застосування методики оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств (рис. 3); етапу № 5 – алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (рис. 4). На рис. 4 під словом «модель» мається на увазі «модель державної стратегії розвитку автомобілебудування».

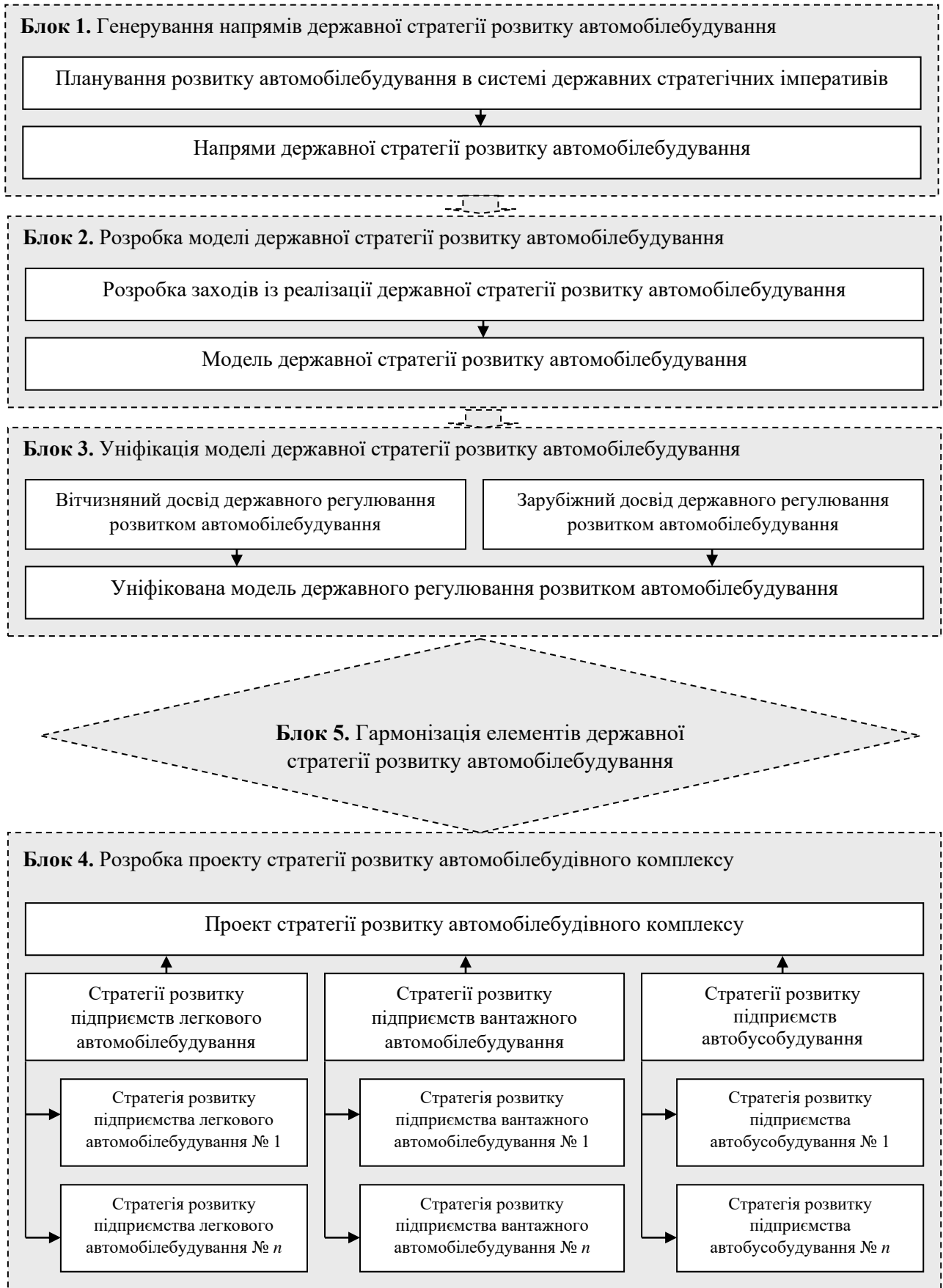


Рис. 2. Гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування

Джерело: розробка автора

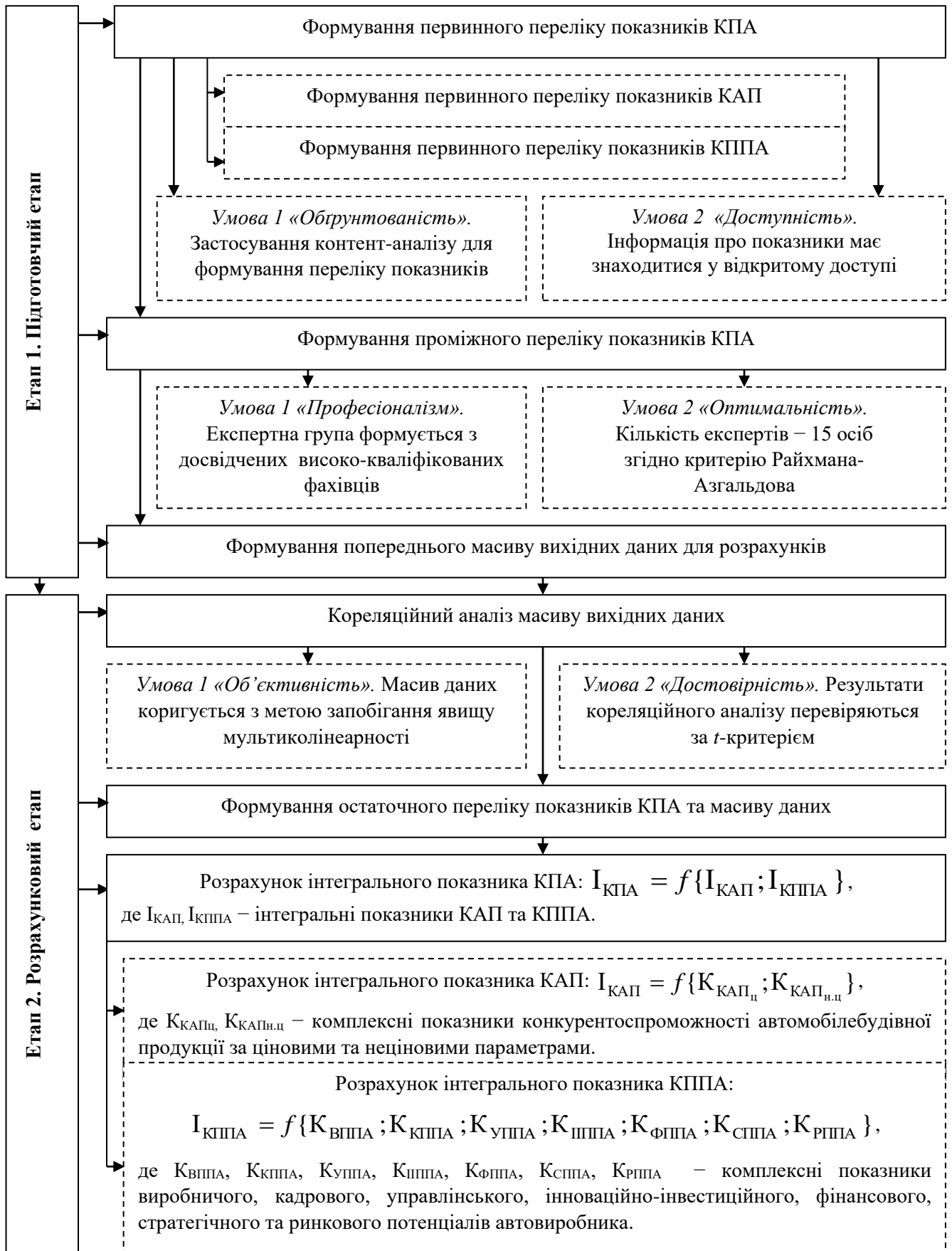


Рис. 3. Методика оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств у контексті формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (початок)

Джерело: розробка автора

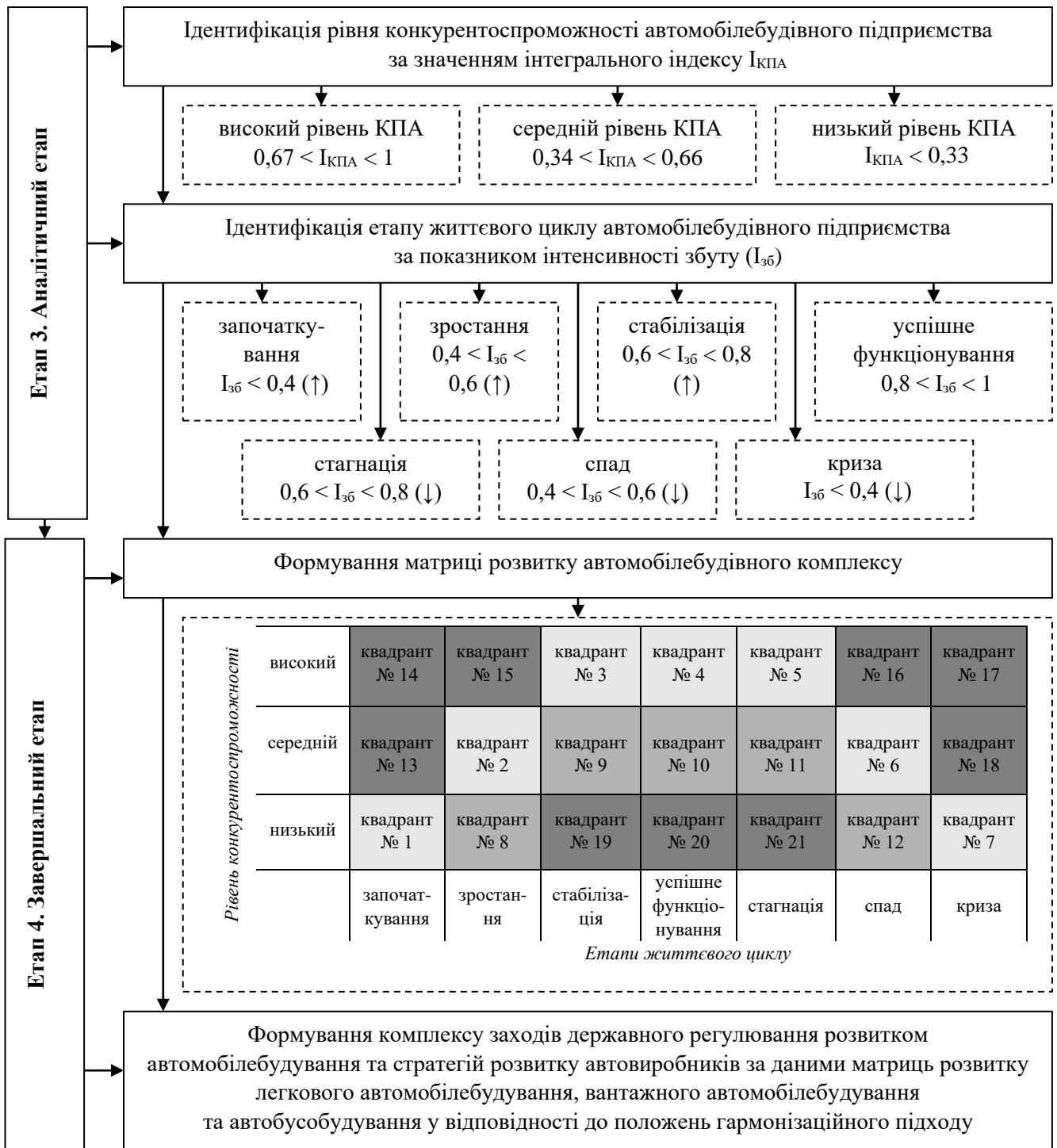


Рис. 3. Методика оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств у контексті формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (закінчення)

Джерело: розробка автора

Де: КПА – конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування, КАП – конкурентоспроможність автомобілебудівної продукції, КППА – конкурентний потенціал підприємства автомобілебудування; світлим сірим кольором виділено квадранти (№ 1-7) традиційного життєвого циклу підприємства автомобілебудування; сірим кольором виділено квадранти (№ 8-12) стандартного відхилення від традиційного життєвого циклу підприємства автомобілебудування; темним сірим кольором виділено квадранти (№ 13-21) нестандартного відхилення від традиційного життєвого циклу підприємства автомобілебудування.

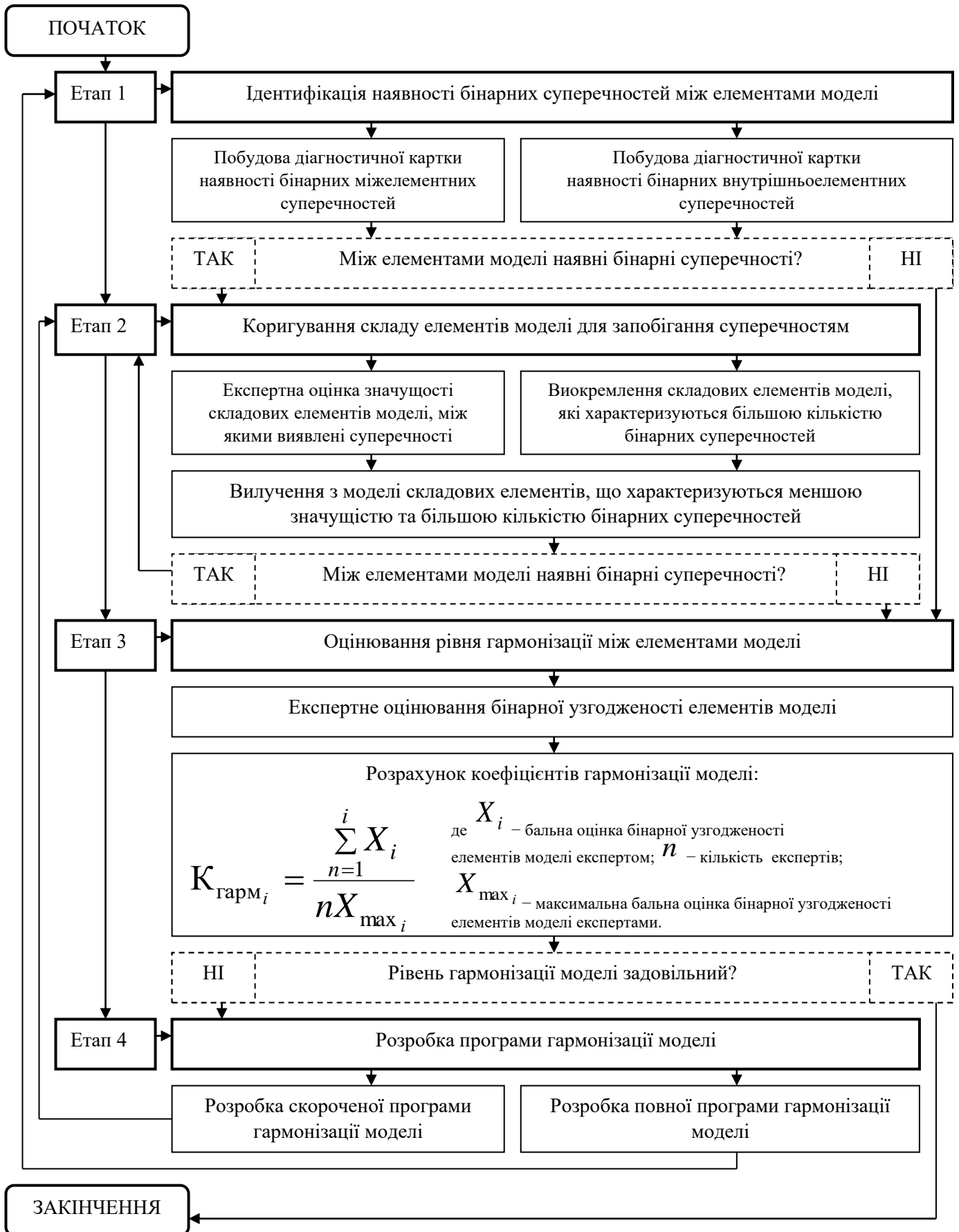


Рис. 4. Алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування

Джерело: розробка автора

У другому розділі дисертації – «Розвиток автомобілебудування в умовах трансформації національної економіки» – виявлено місце автомобілебудівного комплексу в національній економіці; визначено конкурентні позиції автовиробників на національному ринку автомобілів; оцінено конкурентоспроможність автомобілів вітчизняного виробництва; розраховано інтегральні індекси конкурентного потенціалу та конкурентоспроможності вітчизняних автовиробників у період 2013-2018 рр.; побудовано матриці розвитку легкового автомобілебудування, вантажного автомобілебудування та автобусобудування України.

Наразі вітчизняне автомобілебудування як частина національної економіки знаходить у стані регресу (рис. 5), для якого характерне переважання стагнаційних, спадаючих і кризових етапів життєвих циклів автовиробників (рис. 6-8).

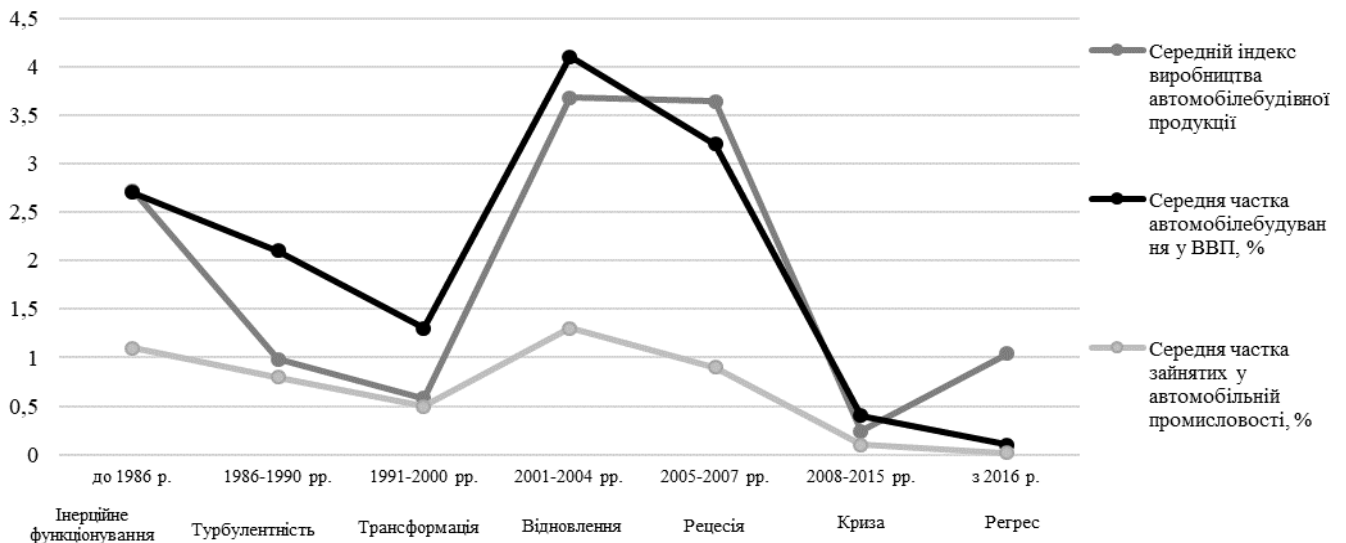


Рис. 5. Етапи розвитку автомобілебудування України як частини національної економіки

Джерело: побудовано автором

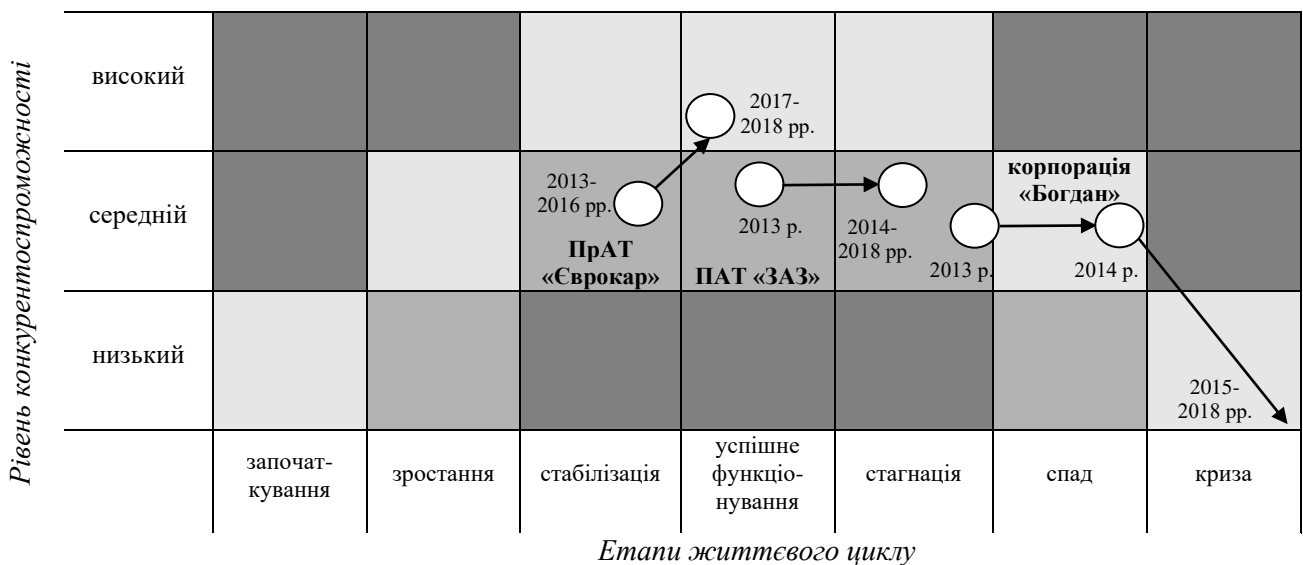


Рис. 6. Матриця розвитку легкового автомобілебудування України в період 2013-2018 рр.

Джерело: розробка автора

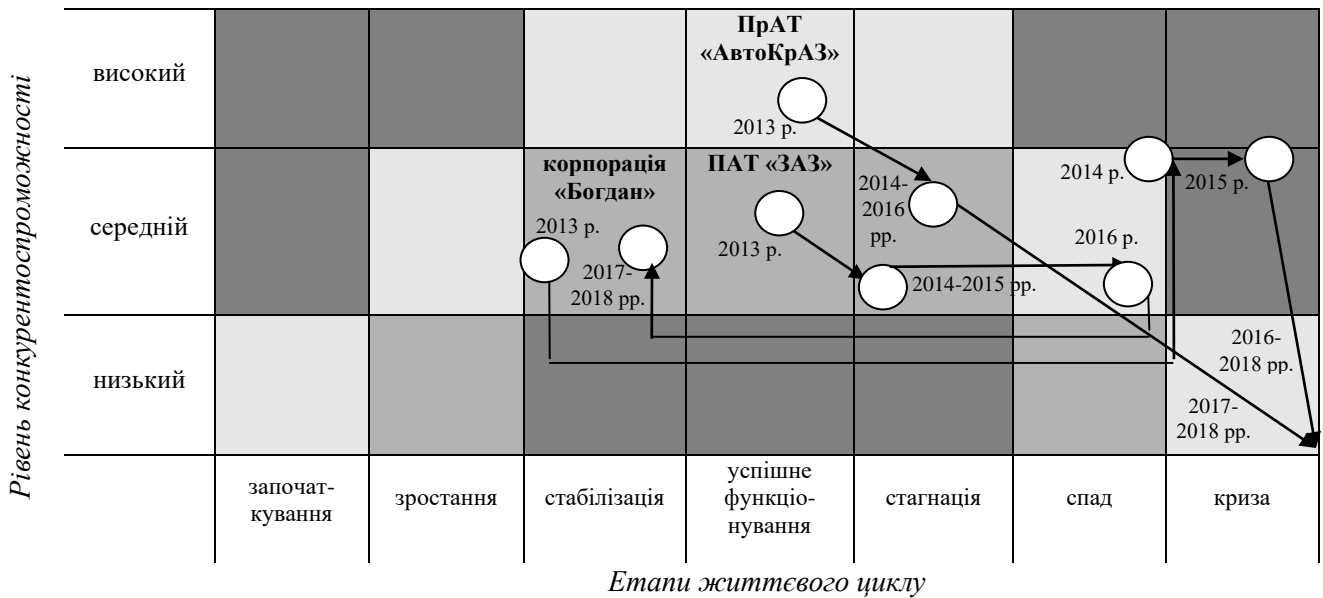


Рис. 7. Матриця розвитку вантажного автомобілебудування України в період 2013-2018 рр.

Джерело: розробка автора

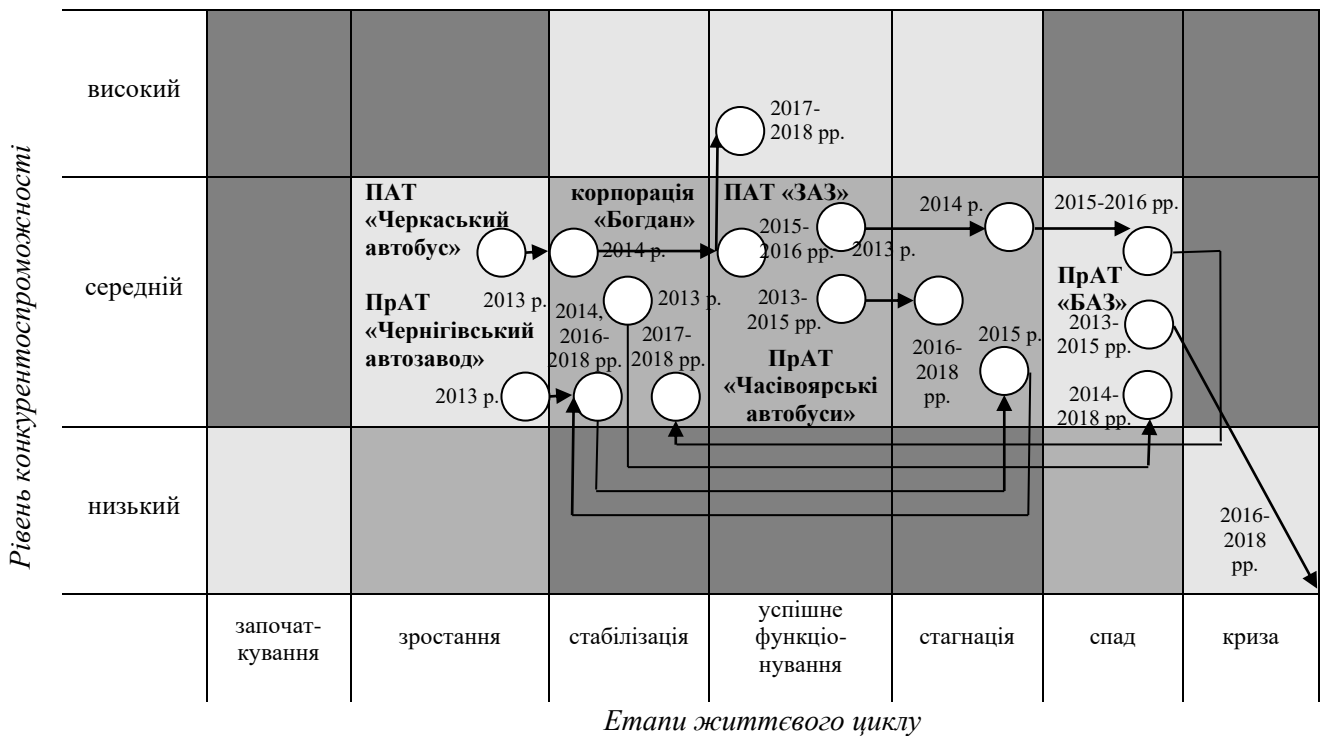


Рис. 8. Матриця розвитку автобусобудування України в період 2013-2018 рр.

Джерело: розробка автора

У третьому розділі дисертації – «**Методологічні основи формування стратегії розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу**» – генеровано напрями та сформовано модель Стратегії розвитку автомобілебудування України на засадах гармонізаційного підходу; уніфіковано передовий зарубіжний досвід державного протекціонізму розвитку автомобільної промисловості у вигляді моделі; здійснено SWOT-аналіз автомобілебудівної галузі України; запропоновано базові «максі

– максі», «максі – міні», «міні – максі» та «міні – міні» стратегії та підстратегії розвитку автомобілебудування; розроблено матрицю стратегій розвитку автовиробників; реалізовано алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування.

Первісним етапом реалізації гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування є «планування розвитку автомобілебудування в системі державних стратегічних імперативів». Відповідно до зазначеного було сформовано напрями Стратегії розвитку автомобілебудування України на засадах їх гармонізації із завданнями Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», Стратегії розвитку малого і середнього підприємництва в Україні на період до 2020 року, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, Стратегії розвитку оборонно-промислового комплексу України на період до 2028 року, Експортної стратегії України («дорожньої карти» стратегічного розвитку торгівлі) на 2017-2021 роки, Стратегії розвитку системи технічного регулювання на період до 2020 року, Енергетичної стратегії України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність», Національної стратегії управління відходами в Україні до 2030 року, Стратегії подолання бідності та Стратегії державної кадрової політики на 2012-2020 роки. Виявлено, що гармонійна державна стратегія розвитку автомобілебудування України має включати такі напрями як «кадрове забезпечення», «фінансово-інвестиційне забезпечення», «державно-приватне партнерство», «регламентація та сертифікація», «інновації», «екологізація та енергоефективність», «ринкове середовище», «управління», «матеріально-технічне забезпечення», «регіоналізації та кластеризація». Виявлення взаємозв'язків між напрямками Стратегії розвитку автомобілебудування України дозволило сформувавши її модель, яка передбачає: співробітництво автомобілебудівних підприємств із закладами вищої освіти в сфері надання освітніх послуг за дуальною формою навчання; формування та розвиток автомобільних кластерів за моделлю, заснованою на державно-приватному партнерстві; управління розвитком регіональних ринків автомобілів на засадах їх соціально-економічної типологізації та ідентифікації зон регіональної конкурентоспроможності автомобілів.

Дослідивши зарубіжний досвід державного протекціонізму розвитку автомобілебудування, було розроблено уніфіковану модель державного регулювання розвитком автомобільної промисловості, якою передбачається формування комплексу заходів державної підтримки автовиробників у залежності від рівнів їх конкурентоспроможності та етапів життєвих циклів (рис. 9).

Для методологічного забезпечення процесу гармонійного формування стратегій розвитку автовиробників було розроблено відповідну матрицю на підставі результатів SWOT-аналізу автомобілебудівної галузі (рис. 10).

Внаслідок застосування алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування було сформовано комплекс заходів державного регулювання розвитком автомобільної промисловості та стратегічних наборів автовиробників, при яких досягається значення коефіцієнту гармонізації 0,84, що є високим рівнем гармонізації.

Рівень конкурентоспроможності	високий	1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 23, 24, 26, 27	1, 3, 8, 9, 12, 18, 26	1, 3, 8, 9, 21	1, 3, 8, 9, 21	1, 3, 8, 9, 18, 21	1, 3, 8, 9, 12, 19, 26	1, 2, 3, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 19, 23, 24, 26, 27
	середній	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 23, 24, 26, 27	1, 3, 8, 9, 12, 15, 18, 26	1, 3, 8, 9, 12, 21	1, 3, 8, 9, 12, 15, 19, 26	1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 19, 23, 24, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27
	низький	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 23, 24, 25, 26, 27	1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 23, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 19, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27
	започаткування	зростання	стабілізація	успішне функціонування	стагнація	спад	криза	

Етапи життєвого циклу

Рис. 9. Уніфікована модель державного регулювання розвитком автомобільної промисловості

Джерело: розробка автора

Де: 1 – проголошення статусу автомобілебудування як пріоритетної галузі; 2 – створення сприятливих умов для інвесторів; 3 – закріплення вимог до спільних автомобілебудівних підприємств; 4 – ліцензування інвестицій; 5 – обмеження або заборона імпорту авто; 6 – обмеження або заборона імпорту комплектуючих; 7 – підвищення ставки імпортного мита; 8 – ліцензування автовиробництва; 9 – контроль рівня локалізації; 10 – встановлення вимог до техніко-технологічної бази автовиробників; 11 – податкові пільги; 12 – повернення податків; 13 – підтримка суміжних галузей; 14 – програми автокредитування та дотування; 15 – зменшення ставки податку на купівлю автомобіля; 16 – державне кредитування; 17 – державне поручительство; 18-21 – державне субсидування; 22 – встановлення мінімального обсягу виробництва; 23 – сертифікація автомобілів; 24 – державні замовлення; 25 – регулювання рівня цін; 26 – запровадження прискореної амортизації автотранспорту; 27 – державні «утилізаційні» програми.

Рівень конкурентоспроможності	високий	інтенсифікація	інтенсифікація	інтенсифікація, інтеграція	інтеграція, ревіталізація	модифікація	модифікація, модернізація	реконструкція, реінжиніринг
	середній	інтенсифікація	інтенсифікація	кластеризація, стабілізація	стабілізація, диференціація	модифікація, диверсифікація	реорганізація, реінжиніринг	реструктуризація
	низький	екстенсифікація	екстенсифікація	екстенсифікація, кластеризація	перепрофілювання, диверсифікація	перепрофілювання, диверсифікація	скорочення, реструктуризація	санація, ліквідація
		започаткування	зростання	стабілізація	успішне функціонування	стагнація	спад	криза

Етапи життєвого циклу

Рис. 10. Матриця стратегій розвитку автовиробників

Джерело: розробка автора

У четвертому розділі дисертації – **«Методичне забезпечення регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу»** – розроблено методичне забезпечення реалізації заходів, передбачених моделлю гармонізованої Стратегії розвитку автомобілебудування України.

У вигляді кадрового забезпечення розвитку автомобілебудування запропоновано впровадження дуальної форми навчання через співробітництво закладів вищої освіти та автомобілебудівних підприємств у процесі спільного надання освітніх послуг. Можливості такого співробітництва передбачені Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції підготовки фахівців за дуальною формою здобуття освіти». Утім, якщо Концепцією підготовки фахівців за дуальною формою здобуття освіти передбачено здійснення відбору підприємств закладами вищої освіти, то відбір закладів вищої освіти підприємствами не передбачається.

З огляду на рівнозначність учасників освітнього процесу за дуальною формою навчання було розроблено критерії відбору закладів вищої освіти підприємствами автомобілебудування – «відстань», «комплексність підготовки», «успішність діяльності» та обґрунтовано їх вагомість у інтегральному індексі привабливості закладу вищої освіти для співробітництва. Критеріальна оцінка привабливості для співробітництва в сфері дуальної освіти була застосована до 92 закладів вищої освіти, за результатами якої ці заклади було розподілено за кластерами: «більш привабливі для співробітництва», «привабливі для співробітництва», «менш привабливі для співробітництва».

Також було окреслено перспективи вдосконалення освітньо-професійних програм підготовки фахівців за спеціальностями 133 «Галузеве машинобудування», 151 «Автоматизація та комп'ютерно-інтегровані технології» та 274 «Автомобільний транспорт» як результату співробітництва закладів вищої освіти та автовиробників у процесі спільного надання освітніх послуг за дуальною формою навчання.

Стратегією розвитку автомобілебудування України передбачено формування та розвиток автомобільних кластерів за моделлю, заснованою на державно-приватному партнерстві. Наразі в Україні немає жодного автомобільного кластеру – сукупності географічно близьких взаємопов'язаних підприємств автомобільної промисловості, підприємств, установ та організацій суміжних і пов'язаних галузей, що об'єдналися на добровільній договірній основі за підтримки органів державної влади та місцевого самоврядування для підвищення ефективності економічної діяльності, покращення конкурентного статусу на ринку, забезпечення реалізації стратегічних цілей розвитку автомобілебудівної підгалузі, регіону та держави у довгостроковій перспективі.

Як альтернативи кластерних ініціатив у сфері автомобілебудування України запропоновано два пілотних проекти зі створення Центрального автомобільного кластеру та Західного автомобільного кластеру. На підставі результатів інтегрального оцінювання конкурентоспроможності ($K_{КПАК} = 0,48$ для Центрального автомобільного кластеру та $K_{КПАК} = 0,54$ для Західного автомобільного кластеру) та експертного критеріального оцінювання ($E_{AK} = 3,83$ для Центрального автомобільного кластеру та $E_{AK} = 3,96$ для Західного автомобільного кластеру) даних потенційних кластерних утворень, було прийнято рішення про доцільність утворення Західного автомобільного кластеру. Розроблено організаційну структуру управління Західним автомобільним кластером. Сформовано порядок створення Західного автомобільного кластеру.

Здійснюючи будь-які регулюючі дії щодо стимулювання розвитку національної економіки, необхідно враховувати вплив процесів регіоналізації. У контексті дослідження розвитку автомобілебудівного комплексу найбільш яскраво регіоналізаційні процеси отримують прояв на автомобільному ринку.

Регіональний ринок автомобілів слід розуміти як відкриту динамічну цілісну систему економічних відносин з приводу купівлі-продажу автомобілів, що історично формується та специфічно функціонує на території адміністративно-територіальної одиниці в результаті взаємодії учасників під прямим і непрямим (опосередкованим) впливом факторів соціально-економічного розвитку.

Сила впливу окремих факторів соціально-економічного розвитку регіону на функціонування регіонального ринку автомобілів визначає його тип як «виробничо орієнтованого ринку», «соціально орієнтованого ринку», «торговельно орієнтованого ринку», «фінансово-інвестиційно орієнтованого ринку», «інноваційно орієнтованого ринку» чи «змішаного ринку». Тип регіонального ринку автомобілів є підставою для формулювання рекомендацій з удосконалення програми економічного і соціального розвитку регіону в напрямку стимулювання тих показників соціально-економічного розвитку регіону, що здійснюють найбільш суттєвий вплив на обсяг проданих у регіоні автомобілів вітчизняного виробництва.

Не менш важливою є ідентифікація регіональних зон «високої», «середньої» чи «низької» конкурентоспроможності автомобілів вітчизняного виробництва, для чого пропонується застосування матриці регіональної конкурентоспроможності автомобілів. Результати типологізації регіональних ринків автомобілів за показниками соціально-економічного розвитку та рівнями конкурентоспроможності автомобілів вітчизняного виробництва представлено на картограмах (рис. 11-12).



Рис. 11. Картограма типів регіональних ринків автомобілів в Україні
Джерело: розробка автора



Рис. 12. Картограма зон регіональної конкурентоспроможності автомобілів вітчизняного виробництва
Джерело: розробка автора

У п'ятому розділі дисертації – **«Концептуальні засади програмування розвитку автомобілебудування»** – досліджено теоретико-методологічні засади державного програмування як методу прямого впливу; оцінено ефективність державного програмування розвитку автомобілебудування в Україні; сформовано рекомендації зі структурного та змістовного удосконалення державних програмних документів у сфері автомобільної промисловості; розроблено Концепцію Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року; запропоновано та апробовано методичний інструментарій оцінювання економічного ефекту, отримуваного автовиробниками внаслідок державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва.

В Україні початок державного програмування розвитку автомобілебудування датується 2006 р. у зв'язку зі схваленням Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року». Результати дослідження вказали на значну потенційну ефективність даного програмного документу, яка, на жаль, була повністю нівельована негативним впливом світової економічної кризи. У 2014 р. Розпорядженням Кабінету Міністрів України у дію вводиться Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року, положеннями якої нині регламентується розвиток вітчизняного автомобілебудування. Значною мірою даний програмний документ є продовженням Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року, так як містить ряд аналогічних або схожих завдань, заходів і очікуваних результатів, а також структурних і змістовних недоліків. Структурно-змістовні недоліки зазначених програмних документів було нівельовано при розробленні Концепції Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року, модель якої представлена на рис. 13.

Де: заходи № 1-3, 5-9, 11-17, 22-27 відповідають нумерації заходів на рис. 9; 4 – створення Західного автомобільного кластеру; 10 – коригування програм соціально-економічного розвитку регіонів у напрямку стимулювання показників, здійснюючих найбільш вагомий вплив на попит на автомобілі вітчизняного виробництва; 18 – державне субсидування ПрАТ «Промавтоінвест» і ПрАТ «Чернігівський автозавод» для стимулювання регіонального розвитку; 19 – державне субсидування ПрАТ «Промавтоінвест», ПрАТ «Часівоярські автобуси» та корпорації «Богдан» для здійснення модернізації виробництва; 20 – державне субсидування корпорації «Богдан», ПрАТ «АвтоКрАЗ» і ПрАТ «БАЗ» для здійснення реструктуризації; 21 – державне субсидування ПрАТ «Єврокар» і ПАТ «Черкаський автобус» для здійснення «горизонтальних» заходів; 28 – створення ефективної системи кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості через налагодження співробітництва автомобілебудівних підприємств і закладів вищої освіти в процесі спільного надання освітніх послуг на засадах дуальної форми навчання; 29 – сприяння реалізації ПрАТ «Промавтоінвест» стратегії диверсифікації як виробника легкових автомобілів, стратегії кластеризації як виробника вантажних автомобілів і автобусів; 30 – сприяння реалізації корпорацією «Богдан» стратегії санації як виробника легкових і вантажних автомобілів, стратегії реінжинірингу як виробника автобусів; 31 – сприяння реалізації ПрАТ «Єврокар» стратегії інтеграції; 32 – сприяння реалізації ПрАТ «АвтоКрАЗ» стратегії санації; 33 – сприяння реалізації ПрАТ «БАЗ» стратегії санації; 34 – сприяння реалізації ПрАТ «Часівоярські автобуси» стратегії диверсифікації; 35 – сприяння реалізації ПрАТ «Чернігівський автозавод» стратегії кластеризації; 36 – сприяння реалізації ПАТ «Черкаський автобус» стратегії інтеграції.

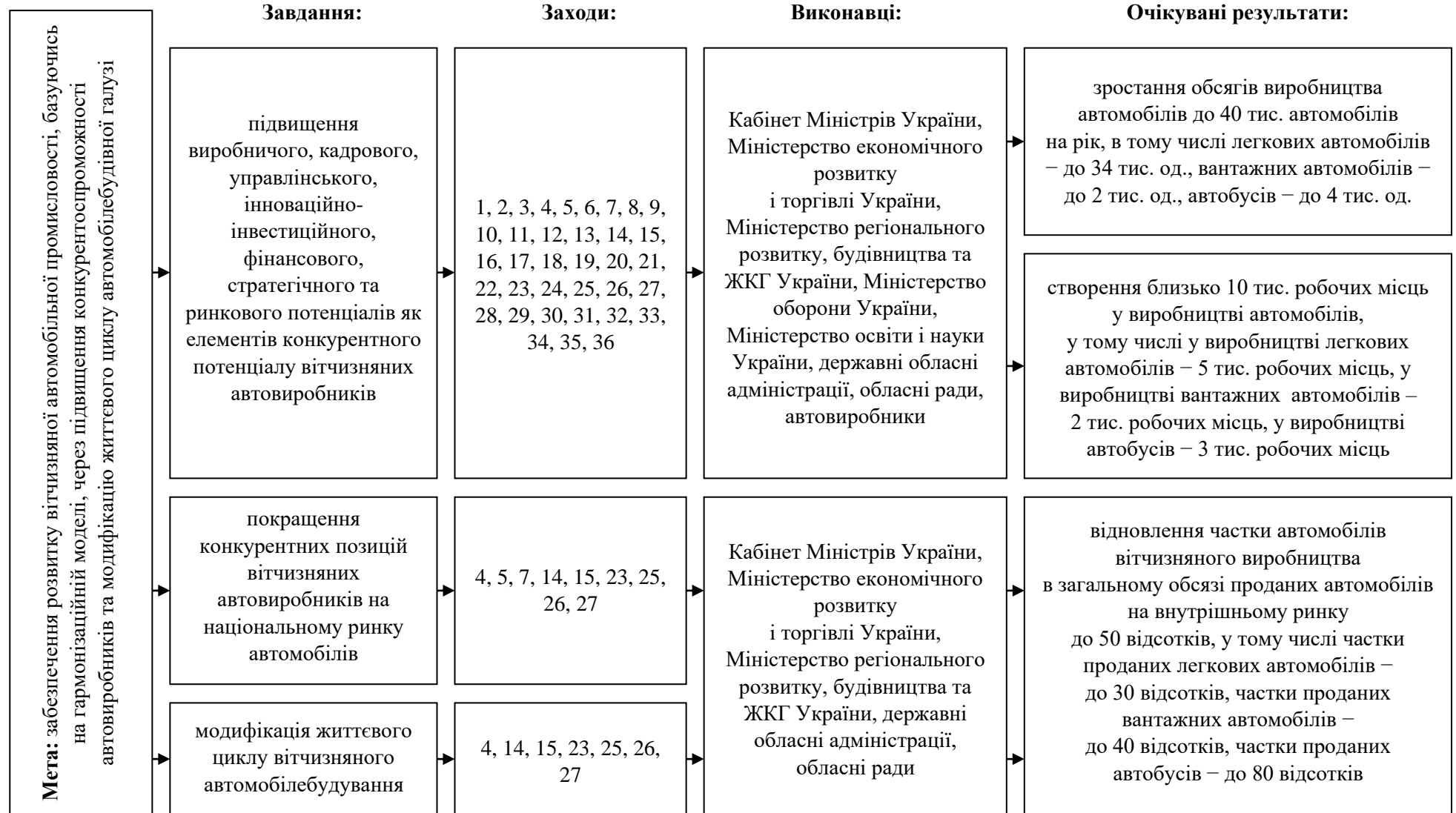


Рис. 13. Концептуальна модель Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року

Джерело: розробка автора

Запорукою успішного виконання Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року є отримання економічного ефекту підприємствами автомобільної промисловості внаслідок державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва. За результатами оцінювання економічної ефективності виявлено, що за роки реалізації програми вітчизняними автомобілебудівними підприємствами буде отримано економічний ефект у розмірі 137,47 млн. грн.

ВИСНОВКИ

У дисертації розвинуто теоретико-методологічні та концептуальні засади розвитку автомобільної промисловості та сформульовано рекомендації щодо вдосконалення державного регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

За результатами дослідження зроблено такі висновки:

1. Сформульовано теоретичні основи дослідження розвитку автомобільної промисловості в умовах ускладнення конкурентного середовища з розширенням наукового дискурсу щодо змісту і функціональності понять «розвиток автомобілебудування», «конкурентоспроможність продукції автомобілебудування», «конкурентний потенціал підприємства автомобілебудування», «конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування».

2. Розроблено сферичну модель розвитку автомобільної промисловості в умовах ускладнення конкурентного середовища, яка складається з чотирьох підрядних сфер – «зовнішнє середовище», «конкурентне ринкове середовище», «конкурентний потенціал» і «конкурентоспроможність продукції».

3. Систематизовано фактори розвитку автомобілебудівної галузі у вигляді класифікації, в котрій чинники одночасно класифікуються за трьома ознаками – «походженням», «силою впливу» та «характером (природою)».

4. Надано комплексну характеристику механізму державного регулювання розвитком автомобілебудування в Україні за такими його елементами як «мета», «об'єкт», «суб'єкт», «функції», «принципи», «методи» та «критерії оцінювання».

5. Запропоновано гармонізаційний підхід до формування державної стратегії розвитку автомобільної промисловості через розроблення моделі, яка дозволяє: узгодити національні стратегічні імперативи, державну стратегію розвитку автомобілебудування та стратегії розвитку автовиробників; розробити державну стратегію розвитку автомобілебудування, максимально орієнтовану на вирішення нагальних проблем виробників автомобілів.

6. Досліджено етапи становлення автомобілебудування України як частини національної економіки. Визначено конкурентні позиції вітчизняних автовиробників на національному ринку. Здійснено інтегральне оцінювання конкурентоспроможності автомобілів вітчизняного виробництва, конкурентного потенціалу та конкурентоспроможності вітчизняних автомобілебудівних підприємств у період 2013-2018 рр. Побудовано матриці розвитку легкового автомобілебудування, вантажного автомобілебудування та автобусобудування України.

7. Сформовано імперативні положення та модель Стратегії розвитку автомобілебудування України на засадах їх гармонізації з державними стратегіями за напрямками: «кадрове забезпечення», «фінансово-інвестиційне забезпечення», «державно-приватне партнерство», «регламентація та сертифікація», «інновації», «екологізація та енергоефективність», «ринкове середовище», «управління», «матеріально-технічне забезпечення», «регіоналізації та кластеризація».

8. Уніфіковано передовий зарубіжний досвід державного протекціонізму розвитку автомобільної промисловості у вигляді моделі, яка дозволяє формувати комплекс державних заходів з урахуванням рівнів конкурентоспроможності та етапів життєвих циклів автовиробників.

9. Здійснено SWOT-аналіз автомобілебудівної галузі України. Запропоновано базові «максі – максі», «максі – міні», «міні – максі» та «міні – міні» стратегії та підстратегії розвитку автомобілебудування України. Сформовано матрицю стратегій розвитку автовиробників.

10. Реалізовано алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, що дозволило сформувати комплекс заходів державного регулювання розвитком автомобільної промисловості та стратегій розвитку автовиробників, при яких досягається значення коефіцієнту гармонізації 0,84, яке свідчить про високий рівень гармонізації.

11. Розроблено методичний інструментарій відбору закладів вищої освіти підприємствами автомобілебудування для співробітництва в сфері надання освітніх послуг на засадах дуальної форми навчання. Окреслено перспективи вдосконалення освітньо-професійних програм підготовки фахівців за спеціальностями 133 «Галузеве машинобудування», 151 «Автоматизація та комп'ютерно-інтегровані технології» та 274 «Автомобільний транспорт» як результату співробітництва закладів вищої освіти та підприємств автомобілебудування в процесі спільного надання освітніх послуг за дуальною формою навчання.

12. Як альтернативи кластерних ініціатив в сфері автомобілебудування України запропоновано два пілотних проекти зі створення Центрального автомобільного кластеру та Західного автомобільного кластеру. На підставі результатів інтегрального оцінювання конкурентоспроможності та експертного критеріального оцінювання даних потенційних кластерних утворень, було прийнято рішення про доцільність утворення Західного автомобільного кластеру. Розроблено організаційну структуру управління Західним автомобільним кластером. Сформовано порядок створення Західного автомобільного кластеру.

13. Розроблено та реалізовано методику типологізації регіональних ринків автомобілів за соціально-економічними показниками. Розроблено та апробовано матрицю регіональної конкурентоспроможності автомобілів. Побудовано картограми типів регіональних ринків автомобілів в Україні та регіональних зон конкурентоспроможності автомобілів вітчизняного виробництва.

14. Досліджено вітчизняний досвід державного програмування розвитку автомобілебудування. Сформовано рекомендації зі структурного та змістовного удосконалення державних програмних документів у сфері автомобільної промисловості.

15. Удосконалено концептуальні положення державного програмування розвитку автомобілебудування в Україні через розроблення Концепції Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року, яка містить ряд структурних і змістовних удосконалень.

16. Розроблено методичний інструментарій оцінювання економічного ефекту, отриманого автовиробниками внаслідок державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва. Визначено, що за роки реалізації Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року вітчизняними автомобілебудівними підприємствами буде отримано економічний ефект у розмірі 137,47 млн. грн.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Шевченко І.Ю. Регулювання розвитку автомобілебудування України: монографія / І.Ю. Шевченко. – Х.: ФОП Бровін О.В., 2019. – 556 с.
2. Shevchenko I. Unification of approaches to theoretical researches of enterprises competitiveness / I. Shevchenko // Adaptation of science, education and business to world innovative megatrends: International collective monograph. – USA, St. Louis, Missouri: Publishing House Science and Innovation Center, Ltd., 2018. – P. 47-56.
3. Dmitriiev I.A. Theoretical and methodical aspects of forecasting the development of the motor transport complex under conditions of instability of the national economy / I.A. Dmitriiev, I.Yu. Shevchenko // Public and private partnership in conditions of innovative development of the economy: Collective monograph. – Edizioni Magi, Roma, Italy, 2017. – P. 38-47. (*Особистий внесок: сформовано систему параметрів життєвого циклу автомобілебудування як елементу автотранспортного комплексу*).
4. Shevchenko I.Yu. Methodical and practical aspects of matrix diagnostic of the production activity of the automobile manufactures (for example of Ukraine) / I.Yu. Shevchenko // Sozio-ökonomische probleme der management: theorie und praxis: Collective monographie. – Verlag SWG imex GmbH, Nürnberg, Deutschland, 2016. – P. 73-90. [*міжнародні наукометричні бази: ПІНЦ, Google Scholar*]

Статті у наукових фахових виданнях України, що входять до міжнародних наукометричних баз:

5. Шевченко І.Ю. Тенденції та закономірності розвитку ринку продажу автомобілів в Україні / І.Ю. Шевченко // Економічний простір: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ПДАБА. – 2014. – № 90. – С. 120-127. [*Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar, ПІНЦ*]
6. Шевченко І.Ю. Автомобілебудування як провідна підгалузь машинобудування в Україні / І.Ю. Шевченко // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – Х.: ХНАДУ. – 2015. – № 3(10). – Т. 1. – С. 68-74. [*Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar*]
7. Шевченко І.Ю. Нормативно-правове підґрунтя забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних автовиробників на національному ринку продажу автомобілів / І.Ю. Шевченко // Економіка та держава: Міжнар. наук.-практ.

журнал. – К. – 2015. – № 8. – С. 29-32. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Google Scholar, Scientific Index Services]

8. Шевченко І.Ю. Регіональна диференціація автомобілізації населення України / І.Ю. Шевченко // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – Одеса: Вид-во ОНПУ. – 2015. – № 3(19). – С. 41-46. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar, РІНЦ, EBSCO Publishing, Ulrich's Periodicals Directory, Open Academic Journals Index]

9. Шевченко І.Ю. Регіональні особливості розвитку автомобільного транспорту в Україні / І.Ю. Шевченко // Інвестиції: практика та досвід: Міжнар. наук.-практ. журнал. – К. – 2015. – № 22. – С. 87-90. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar, Scientific Index Services]

10. Шевченко І.Ю. Соціально-економічні та екологічні наслідки зростання парку автомобілів в Україні / І.Ю. Шевченко // Економічний простір: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ПДАБА. – 2015. – № 103. – С. 239-249. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar, РІНЦ]

11. Шевченко І.Ю. Механізм державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні / І.Ю. Шевченко // Бізнес Інформ. – 2016. – № 8. – С. 36-45. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, РІНЦ, Directory of Open Access Journals, CiteFactor, Academic Journals Database, Scientific Indexing Services, Advanced Science Index, Open Academic Journals Index, GetInfo, BASE, InfoBase Index, OpenAIRE, WorldCat, SUNCAT Union Catalogue, COPAC Union Catalogue, Соціонет, Open Access Library, J-Gate, Google Scholar, Research Bible]

12. Шевченко І.Ю. Регіональні особливості розвитку ринку продажу легкових автомобілів в Україні / І.Ю. Шевченко, І.О. Гуляєв // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку». – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2016. – № 851. – С. 128-133. [Фахове видання; міжнародна наукометрична база: Google Scholar] (Особистий внесок: здійснено кластеризацію регіонів України за типами регіональних ринків легкових автомобілів).

13. Шевченко І.Ю. Методичні та прикладні аспекти ідентифікації регіональних зон конкурентоспроможності легкових автомобілів (на прикладі модельного ряду легковиків виробництва ПАТ «Запорізький автомобільний завод») / І.Ю. Шевченко, І.О. Гуляєв // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2017. – № 12/4. – С. 22-25. [Фахове видання; міжнародна наукометрична база: Index Copernicus] (Особистий внесок: розроблено матрицю регіональної конкурентоспроможності автомобілів).

14. Шевченко І.Ю. Історична еволюція та сучасна інтерпретація дефініції сутності категорії «конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування» / І.Ю. Шевченко // Бізнес Інформ. – 2018. – № 1. – С. 20-27. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, РІНЦ, Directory of Open Access Journals, CiteFactor, Academic Journals Database, Scientific Indexing Services, Advanced Science Index, Open

Academic Journals Index, GetInfo, BASE, InfoBase Index, OpenAIRE, WorldCat, SUNCAT Union Catalogue, COPAC Union Catalogue, Соціонет, Open Access Library, J-Gate, Google Scholar, Research Bible]

15. Шевченко І.Ю. Сутнісна характеристика конкурентоспроможності продукції підприємства автомобілебудування / І.Ю. Шевченко // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2018. – № 3/1. – С. 27-31. [Фахове видання; міжнародна наукометрична база: Index Copernicus]

16. Шевченко І.Ю. Сферична модель формування конкурентоспроможності підприємств автомобілебудування на ринку автомобілів / І.Ю. Шевченко // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2018. – № 4. – С. 4-6. [Фахове видання; міжнародна наукометрична база: Index Copernicus]

17. Шевченко І.Ю. Концептуальні засади державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні / І.Ю. Шевченко // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2018. – № 5/1. – С. 43-46. [Фахове видання; міжнародна наукометрична база: Index Copernicus]

18. Шевченко І.Ю. Фактори конкурентоспроможності підприємств автомобілебудівної галузі / І.Ю. Шевченко // Бізнес Інформ. – 2018. – № 7. – С. 143-150. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, PIHЦ, Directory of Open Access Journals, CiteFactor, Academic Journals Database, Scientific Indexing Services, Advanced Science Index, Open Academic Journals Index, GetInfo, BASE, InfoBase Index, OpenAIRE, WorldCat, SUNCAT Union Catalogue, COPAC Union Catalogue, Соціонет, Open Access Library, J-Gate, Google Scholar, Research Bible]

19. Шевченко І.Ю. Конкурентний потенціал підприємств автомобілебудування: сутнісна та структурна характеристика / І.Ю. Шевченко // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2018. – № 8. – С. 34-37. [Фахове видання; міжнародна наукометрична база: Index Copernicus]

20. Шевченко І.Ю. Регіональний ринок легкових автомобілів як об'єкт дослідження: теоретичний аспект / І.Ю. Шевченко, І.О. Гуляєв // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2018. – № 9/1. – С. 4-6. [Фахове видання; міжнародна наукометрична база: Index Copernicus] (Особистий внесок: надано дефініцію сутності категорії «регіональний ринок автомобілів»).

21. Shevchenko I. Methodical principles of typology of passenger cars regional markets / I. Shevchenko // Management. – 2018. – Issue 1 (27). – P. 91-99. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: WorldCat, CrossRef, Google Scholar]

22. Шевченко І.Ю. Методичні засади оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в контексті формування державної стратегії розвитку автомобілебудування / І.Ю. Шевченко // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія: Економічні науки. – 2018. – № 4 (125). – С. 49-61. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Library of Congress Online Catalog, International DOI Foundation, CrossRef, WorldCat, Google Scholar, Національна

бібліотека України імені В.І. Вернадського, Інституційний репозитарій Київського національного університету технологій та дизайну, Ulrich's Periodicals Directory, EBSCOhost, РІНЦ, Index Copernicus, Research Bible, PBN, JIF, ОАЛ, InfoBase Index, ISI, UIF, CiteFactor]

23. Шевченко І.Ю. Інтегральна оцінка конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств України / І.Ю. Шевченко // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – Х.: ХНАДУ. – 2018. – № 2(21). – С. 211-233. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar]

24. Шевченко І.Ю. SWOT-аналіз автомобілебудівної галузі України / І.Ю. Шевченко // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія: Економічні науки. – 2018. – № 6 (129). – С. 124-133. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Library of Congress Online Catalog, International DOI Foundation, CrossRef, WorldCat, Google Scholar, Національна бібліотека України імені В.І. Вернадського, Інституційний репозитарій Київського національного університету технологій та дизайну, Ulrich's Periodicals Directory, EBSCOhost, РІНЦ, Index Copernicus, Research Bible, PBN, JIF, ОАЛ, InfoBase Index, ISI, UIF, CiteFactor]

25. Шевченко І.Ю. Методико-прикладні засади формування стратегічних наборів автомобілебудівних підприємств / І.Ю. Шевченко // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2019. – № 2/1. – С. 39-44. [Фахове видання; міжнародна наукометрична база: Index Copernicus]

26. Шевченко І.Ю. Дуальна освіта як основа кадрового забезпечення підвищення конкурентоспроможності підприємств автомобілебудування України / І.Ю. Шевченко // Бізнес Інформ. – 2019. – № 2. – С. 171-185. [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, РІНЦ, Directory of Open Access Journals, CiteFactor, Academic Journals Database, Scientific Indexing Services, Advanced Science Index, Open Academic Journals Index, GetInfo, BASE, InfoBase Index, OpenAIRE, WorldCat, SUNCAT Union Catalogue, COPAC Union Catalogue, Соціонет, Open Access Library, J-Gate, Google Scholar, Research Bible]

27. Шевченко І.Ю. Гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування / І.Ю. Шевченко // Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2019. – № 4/1. – С. 34-38. [Фахове видання; міжнародна наукометрична база: Index Copernicus]

**Статті в інших наукових виданнях, що входять
до міжнародних наукометричних баз:**

28. Shevchenko I.Yu. Basic problems of development of a transport complex of Ukraine / I.Yu. Shevchenko // Problems of social and economic development of business: Collection of scientific articles. Vol. 1. – Publishing house «BREEZE», Montreal, Canada, 2014. – P. 164-168. [міжнародні наукометричні бази: РІНЦ, Thomson Reuters]

29. Shevchenko I.Yu. Analysis of efficiency of a Concept of the automotive industry development and regulation of the automobiles market in Ukraine / I.Yu. Shevchenko // Economics, Management, Law: current state and perspectives of development: Collection of

scientific articles. – Thorpe-Bowker®, Melbourne, Australia, 2015. – P. 53-57. [міжнародні наукометричні бази: ПІНЦ, Google Scholar, Thomson Reuters]

30. Shevchenko I.Yu. Diagnostics of the economic potential of the leading enterprises of automotive industry in Ukraine / I.Yu. Shevchenko // Actual problems of economics, management and law in modern social and economic environment: Collection of scientific articles. – Pegasus Publishing, Lisbon, Portugal, 2015. – P. 108-112. [міжнародні наукометричні бази: ПІНЦ, Google Scholar, Thomson Reuters]

31. Shevchenko I.Yu. Rating assessment of the regional cars sale markets in Ukraine / I.Yu. Shevchenko, I.O. Gulyaev // Problems of development modern science: theory and practice: Collection of scientific articles. – EDEX, Madrid, España, 2016. – P. 165-170. [міжнародні наукометричні бази: ПІНЦ, Google Scholar, Thomson Reuters] (Особистий внесок: здійснено ранжирування регіонів України за рівнем забезпеченості населення легковими автомобілями).

32. Шевченко І.Ю. Порівняльний аналіз розвитку ринку продажу легкових автомобілів в Україні та у світі / І.Ю. Шевченко, І.О. Гуляєв // Збірник центру наукових публікацій «Велес» за матеріалами II Міжнародної науково-практичної конференції «Наука і сучасність: виклики глобалізації»: збірник статей (рівень стандарту, академічний рівень). – К.: Центр наукових публікацій, 2016. – Ч. 2. – С. 24-28. [міжнародна наукометрична база: Google Scholar] (Особистий внесок: виявлено місце України на світовому ринку легкових автомобілів).

33. Shevchenko I.Yu. Content-analysis of the measures of the state regulation of development of the automotive industry and automobiles sale market / I.Yu. Shevchenko // Perspective directions of scientific researches: Collection of scientific articles. – Agenda Publishing House, Coventry, United Kingdom, 2016. – P. 256-260. [міжнародні наукометричні бази: ПІНЦ, Google Scholar, Thomson Reuters]

34. Shevchenko I.Yu. Retrospective analysis of the automobile market development in Ukraine / I.Yu. Shevchenko // Topical questions of contemporary science: Collection of scientific articles. – Aspekt Publishing, Taunton, MA, United States of America, 2017. – P. 402-405. [міжнародні наукометричні бази: ПІНЦ, Google Scholar, Thomson Reuters]

35. Dmitriiev I. Problems and prospects of development of the automotive industry in Ukraine / I. Dmitriiev, I. Shevchenko // Periodyk naukowy Akademii Polonijnej. – Częstochowa: Akademia Polonijna w Częstochowie, 2017, № 20 (2017), nr 1. – S. 11-23. [міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar] (Особистий внесок: сформовано перелік основних проблем розвитку автомобілебудування в Україні).

36. Shevchenko I.Yu. Methodological bases of the forecasting of demand for trucks and buses at the macro level / I.Yu. Shevchenko // Development strategy of science and education: Collection of scientific articles. – Fidelite editions, Namur, Belgique, 2017. – P. 299-303. [міжнародні наукометричні бази: ПІНЦ, Google Scholar, Thomson Reuters]

37. Shevchenko I.Yu. Comparative analysis of motor transport development in Ukraine and European Union / I.Yu. Shevchenko // Priority research areas: Collection of scientific articles. – Academic Publishing House of the Agricultural University Plovdiv, Bulgaria, 2017. – P. 37-42. [міжнародні наукометричні бази: ПІНЦ, Thomson Reuters]

Друковані праці апробаційного характеру:

38. Шевченко І.Ю. Матричний аналіз конкурентних позицій основних учасників ринку продажу легкових автомобілів в Україні / І.Ю. Шевченко // Materialy X Mezinarodni vedecko-prakticka konference «Predni vedecke novinky – 2014», 27 srpna – 05 zari 2014 roku. – Praha: Publishing House «Education and Science» s. r. o., 2014. – Dil 1. Ekonomické vedy. – S. 19-24.

39. Шевченко І.Ю. Дослідження впливу експортно-імпортних операцій на функціонування вітчизняного ринку продажу автомобілів / І.Ю. Шевченко // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник матеріалів VIII Міжнар. наук.-практ. конф., 21 листопада 2014 р. – Х.: ФОП Павлов М.Ю., 2014. – С. 57-58.

40. Шевченко І.Ю. Становлення та розвиток автомобільного господарства України / І.Ю. Шевченко // Економіка та менеджмент: стратегічні імперативи, аналіз тенденцій та перспектив розвитку: Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції, 5 грудня 2014 року. – Херсон: Тімекс. – 2014. – С. 45-48.

41. Шевченко І.Ю. Ретроспективний аналіз забезпеченості автомобілями регіонів України / І.Ю. Шевченко // Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених, 17-18 квітня 2015 р. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2015. – С. 130-132.

42. Шевченко І.Ю. Ринок продажу автомобілів в Україні: лідери та аутсайтери / І.Ю. Шевченко // Матеріали за 11-а Международна научна практична конференция, «Новини на научния прогрес», 17-25 август 2015. Том 1. Икономики. – София: «Бял ГРАД-БГ» ООД. – С. 56-63.

43. Шевченко І.Ю. Проблеми забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних автомобілевиробників / І.Ю. Шевченко // Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики: Матеріали четвертої міжнар. наук.-практ. конф., 18 вересня 2015 р. – Одеса: Атлант, 2015. – С. 42-43.

44. Шевченко І.Ю. Порівняльний аналіз розвитку підприємств вантажного автомобільного транспорту в Україні та закордоном / І.Ю. Шевченко // Наукові праці Міжнародної науково-практичної конференції «Новітні технології в автомобілебудівництві та транспорті», 15-16 жовтня 2015 р. – Х.: ХНАДУ, 2015. – С. 273-275.

45. Шевченко І.Ю. Цільове програмування як ефективний метод державного регулювання розвитку автомобілебудування в Україні / І.Ю. Шевченко // Перспективи розвитку транспортного комплексу (Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України): Матеріали IV Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Дніпропетровськ, 5-6 листопада 2015 р. / [Під наук. ред. Котлубая О.М.]; НАНУ, МОНУ, МІУ та ін. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2015. – С. 53-55. [*міжнародна наукометрична база: Google Scholar*]

46. Шевченко І.Ю. Місце автомобільного транспорту в транспортному комплексі України / І.Ю. Шевченко // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник матеріалів IX Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 85-річчю ХНАДУ, 27 листопада 2015 р. – Х.: ФОП Крамаренко Ю.М., 2015. – С. 105-106.

47. Шевченко І.Ю. Кількісна та якісна кон'юнктура на ринку продажу автомобілів як індикатор соціально-економічного розвитку держави / І.Ю. Шевченко // Economics, science, education: integration and synergy: Materials of international scientific and practical conference (Bratislava, 18-21 January 2016): in 3 V. – V. 2. – Publishing outfit «Centre of educational literature», 2016. – P. 82-83.

48. Шевченко І.Ю. Дослідження конкурентних позицій вітчизняних автобусовиробників на національному ринку продажу автомобілів / І.Ю. Шевченко // II Всеукраїнська науково-практична конференція «Автобусобудування та пасажирські перевезення в Україні»: Тези доповідей. – Львів: Видавництво Львівської Політехніки, 2016. – С. 47-49.

49. Шевченко І.Ю. Аналіз Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування в Україні / І.Ю. Шевченко // Актуальні проблеми економіки та фінансів: Збірник тез наукових робіт V Міжнародної науково-практичної конференції, 21-24 березня 2016 року, II том. – Фінансово-економічна наукова рада, 2016. – С. 44-48. [міжнародна наукометрична база: Google Scholar]

50. Шевченко І.Ю. Автомобілізація населення як глобальна тенденція соціально-економічного розвитку країн світу / І.Ю. Шевченко // Економічний і соціальний розвиток України в XXI столітті: національна візія та виклики глобалізації: Збірник тез доповідей XIII Міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених, 24-25 березня 2016 року. – Тернопіль: ТНЕУ, 2016. – С. 43-45. [міжнародна наукометрична база: Google Scholar]

51. Шевченко І.Ю. Дослідження впливу світової економічної кризи на функціонування вітчизняних автовиробників і розвиток національного ринку продажу автомобілів / І.Ю. Шевченко // Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів»: Тези доповідей. Частина 1. – Х.: ХНУБА, 2016. – С. 209-211.

52. Шевченко І.Ю. До питання методичного забезпечення сегментування ринку продажу автомобілів / І.Ю. Шевченко // Methodology and methods of scientific research: Proceedings from the research and practical seminar, 27 April 2016. – Praha: Prague Institute for Qualification Enhancement, 2016. – P. 61-62.

53. Shevchenko I.Yu. Administrative methods of state regulation of the automotive industry development / I.Yu. Shevchenko // Materials of the XII International scientific and practical conference «Modern European science – 2016», June 30 – July 7, 2016. – Sheffield: Science and education LTD, 2016. – P. 57-59.

54. Шевченко І.Ю. Затяжна криза вітчизняного автомобілебудування: реалії сьогодення / І.Ю. Шевченко // Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики: Матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф., 15-16 вересня 2016 р. – Одеса: Атлант, 2016. – С. 48-49.

55. Шевченко І.Ю. Обґрунтування необхідності реалізації мікроекономічного підходу до державного регулювання розвитку вітчизняного автомобілебудування / І.Ю. Шевченко // Механізми, стратегії, моделі та технології управління економічними системами за умов інтеграційних процесів: теорія, методологія, практика: Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (6-8 жовтня 2016 р., м. Хмельницький

– м. Кам'янець-Подільський). – Кам'янець-Подільський: ПП Мошак М.І., 2016. – С. 94-95. [*міжнародна наукометрична база: Google Scholar*]

56. Шевченко І.Ю. Аналіз методології державного управління розвитком автомобілебудування та ринку продажу автомобілів / І.Ю. Шевченко // *Realita a perspektívy vývoja spoločnosti: sociálne, psychologické a politické aspekty: Zborník príspevkov z medzinárodnej vedecko-praktickej konferencie, 28-29 októbra 2016.* – Sládkovičovo (Slovenská republika): Vysoká škola Danubius. – 2016. – S. 36-38.

57. Шевченко І.Ю. Модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудівних підприємств у контексті реалізації мікроекономічного підходу / І.Ю. Шевченко // *Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія і практика: Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції 18 листопада 2016 р.* / За ред. В.М. Огаренка, А.О. Монаєнка та ін. – Запоріжжя: КПУ, 2016. – С. 294-296.

58. Шевченко І.Ю. Місце автомобілебудування в промисловості України / І.Ю. Шевченко // *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 25 листопада 2016 року).* – Х.: ХНАДУ. – Т. 1. – С. 146-148. [*міжнародна наукометрична база: Google Scholar*]

59. Шевченко І.Ю. До питання ідентифікації впливу зростання парку рухомого складу автомобільного транспорту на національну соціально-економічну систему / І.Ю. Шевченко // *Актуальні проблеми управління соціально-економічними системами: Матеріали II Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конф., Луцьк, 8 грудня 2016 р., Частина 1.* – Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2016. – С. 423-425.

60. Шевченко І.Ю. Дослідження уподобань покупців на ринку продажу легкових автомобілів в Україні та у світі / І.Ю. Шевченко // *Маркетинг і менеджмент в системі національних і світових економічних інтересів: Матеріали II Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції, 20 січня 2017 року.* – Кривий Ріг: ДонНУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2017. – С. 97-99.

61. Шевченко І.Ю. Проблеми державно-приватного партнерства у галузі автомобілебудування / І.Ю. Шевченко // *Економіко-правові аспекти державно-приватного партнерства в умовах децентралізації економіки України: Матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф., Харків, 1-28 лютого 2017 р.* – Х.: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2017. – С. 185-187. [*міжнародна наукометрична база: Google Scholar*]

62. Шевченко І.Ю. Рекомендації з удосконалення концептуальних засад державного регулювання розвитку легкового автомобілебудування в Україні / І.Ю. Шевченко // *Національна економіка в умовах глобалізації: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку: Збірник тез доповідей Міжнародної науково-практичної конференції, 7 березня 2017 р.* – Полтава: ЦФЕНД, 2017. – С. 18-22.

63. Шевченко І.Ю. Організаційні аспекти прогнозування розвитку автотранспортного комплексу / І.Ю. Шевченко // *Матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції «Регіональна, галузева та суб'єктна економіка України на шляху до євроінтеграції»: Тези доповідей. Частина 2.* – Х.: ХНУБА, 2017. – С. 289-291.

64. Шевченко І.Ю. Обґрунтування необхідності прогнозування стадій життєвих циклів елементів автотранспортного комплексу в турбулентних умовах розвитку національної економіки / І.Ю. Шевченко // *Проблеми економіки транспорту: Тези*

доповідей XV Міжнародної науково-практичної конференції. – Дніпро: ДНУЗТ, 2017. – С. 55-59.

65. Шевченко І.Ю. Міжрегіональна диференціація розвитку автотранспортного комплексу України / І.Ю. Шевченко // Регіональний розвиток України: проблеми та перспективи: Матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (27-28 квітня 2017 р.). – К.: КНЕУ, 2017. – С. 227-232. [міжнародна наукометрична база: Google Scholar]

66. Шевченко І.Ю. Провідні автовиробники України: проблеми та перспективи розвитку в контексті інтенсифікації інтеграційних процесів / І.Ю. Шевченко // Економіка та управління в XXI ст.: виклики та перспективи розвитку: Матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., 18-19 травня 2017 р., м. Умань / За ред. д.е.н., проф. О.Г. Чирви. – Умань: Видавець «Сочінський М.М.», 2017. – С. 51-54. [міжнародна наукометрична база: Google Scholar]

67. Шевченко І.Ю. Стабільність виробництва як ключовий аспект забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних автомобілебудівних підприємств / І.Ю. Шевченко // Двадцять перші економіко-правові дискусії: Матеріали міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції. – Львів, 2017. – С. 46-50.

68. Шевченко І.Ю. Державна цільова економічна програма розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року: потенційна ефективність програмного документу в контексті реалізації регіоналістичного підходу / І.Ю. Шевченко // Напрями вдосконалення механізмів державного управління в умовах сучасних реформаційних процесів: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 3-4 листопада 2017 р. – Запоріжжя: Класичний приватний університет, 2017. – С. 73-76.

69. Шевченко І.Ю. Роль Асоціації автовиробників України «УкрАвтопром» у формуванні загальнодержавної стратегії розвитку автомобілебудівної галузі / І.Ю. Шевченко, Г.Ю. Кобзарєва // Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 10 листопада 2017 року). – Х.: ХНАДУ. – 2017. – С. 42-43. (*Особистий внесок: охарактеризовано пріоритетні напрями діяльності Асоціації автовиробників України «УкрАвтопром»*).

70. Шевченко І.Ю. Методичний підхід до ідентифікації типів регіональних ринків легкових автомобілів за показниками соціально-економічного розвитку / І.Ю. Шевченко // Conference proceedings of the 7th International scientific conference «Problems and prospects of territories' socio-economic development» (April 4-7, 2018, Opole, Poland): The Academy of management and administration in Opole, 2018. – P. 140-142.

71. Shevchenko I.Yu. Comparative analysis of the methodical approaches to evaluation of competitiveness of the automotive industry enterprises / I.Yu. Shevchenko // Eastern european studies: economics, education and law: Proceedings of the International scientific conference. Volume II, June 7-8, 2018. – Burgas: Publishing House FLAT Ltd-Burgas, 2018. – P. 77-80.

72. Shevchenko I. Basic principles of the state regulation of the competitiveness of the enterprises of the automotive industry / I. Shevchenko // Conference proceedings of the International scientific conference «Economic and social focused issues of modern world» (October 24-25, 2018, Bratislava, Slovak Republic). – Bratislava: The School of economics and management in public administration in Bratislava, 2018. – P. 39-41. [міжнародна наукометрична база: Google Scholar]

73. Шевченко І.Ю. До питання методичного забезпечення оцінювання конкурентоспроможності підприємств автомобілебудування / І.Ю. Шевченко // Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 30 листопада 2018 року). – Х.: ХНАДУ. – 2018. – С. 81-83.

74. Шевченко І.Ю. Обґрунтування критеріїв відбору підприємствами ЗВО для співробітництва в сфері дуальної освіти / І.Ю. Шевченко // II International scientific conference «Modernization of the educational system: world trends and national peculiarities»: Conference proceedings, February 22th, 2019. – Kaunas: Izdevnieciba «Baltija Publishing». – P. 575-578.

75. Шевченко І.Ю. Особливості стратегічного управління розвитком підприємств автомобілебудування / І.Ю. Шевченко // Перспективні напрямки розвитку економіки, фінансів, обліку, менеджменту та права: теорія і практика: Збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 9 березня 2019 р.): у 3 ч. – Полтава: ЦФЕНД, 2019. – Ч. 1. – С. 57-59. [міжнародна наукометрична база: Google Scholar]

АНОТАЦІЯ

Шевченко І.Ю. Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – Економіка та управління національним господарством. – Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Харків, 2019.

Дисертація присвячена поглибленню теоретико-методологічних і концептуальних засад розвитку автомобільної промисловості та формулюванню рекомендацій щодо вдосконалення державного регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

Сформовано теоретичну модель розвитку автомобілебудування в умовах ускладнення конкурентного середовища. Комплексно охарактеризовано механізм державного регулювання розвитком автомобілебудування та запропоновано гармонізаційний підхід до формування державної стратегії розвитку автомобільної промисловості. Розроблено методичне забезпечення застосування гармонізаційного підходу до регулювання розвитком автомобілебудування. Діагностовано розвиток легкового автомобілебудування, вантажного автомобілебудування та автобусобудування України. Генеровано та гармонізовано Стратегію розвитку автомобілебудування України. Розроблено Концепцію Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року. Оцінено потенційний економічний ефект від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва.

Ключові слова: автомобілебудування, автомобілебудівне підприємство, ринок автомобілів, автомобільний кластер, державне регулювання розвитком автомобілебудування, державно-приватне партнерство, гармонізаційний підхід.

АННОТАЦИЯ

Шевченко И.Ю. Регулирование развития автомобилестроения на основе гармонизационного подхода. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – Экономика и управление национальным хозяйством. – Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, Харьков, 2019.

Диссертация посвящена углублению теоретико-методологических и концептуальных основ развития автомобильной промышленности и формулировке рекомендаций по совершенствованию государственного регулирования развития автомобилестроения на основе гармонизационного подхода.

Сформировано теоретическую модель развития автомобилестроения в условиях усложнения конкурентной среды. Комплексно охарактеризовано механизм государственного регулирования развития автомобилестроения и предложено гармонизационный подход к формированию государственной стратегии развития автомобильной промышленности. Разработано методическое обеспечение применения гармонизационного подхода к регулированию развития автомобилестроения. Диагностировано развитие легкового автомобилестроения, грузового автомобилестроения и автобусостроения Украины. Сгенерировано и гармонизировано Стратегию развития автомобилестроения Украины. Разработано Концепцию Государственной программы развития автомобилестроения Украины на период до 2025 года. Оценено потенциальный экономический эффект от государственного стимулирования спроса на автомобили отечественного производства.

Ключевые слова: автомобилестроение, автомобилестроительное предприятие, рынок автомобилей, автомобильный кластер, государственное регулирование развития автомобилестроения, государственно-частное партнерство, гармонизационный подход.

ANNOTATION

Shevchenko I.Y. Regulation of the development of the automotive industry on the principles of the harmonization approach. – Manuscript.

Dissertation for the degree of a Doctor in Economics in specialty 08.00.03 – Economics and management of the national economy. – Kharkiv National Automobile and Highway University, Kharkiv, 2019.

The dissertation is devoted to the deepening of the theoretical and methodological principles of the development of the automotive industry and the formulation of recommendations for improving the state regulation of the automotive industry development based on the harmonization approach.

The theoretical bases of the development of the automotive industry in conditions of the complication of the competitive environment are formulated. A spherical model of the automotive industry development is developed. The factors of the automotive industry development in the form of classification are systematized. The description of mechanism of the state regulation of the automotive industry development is provided. The harmonization approach to the formation of the state strategy for the development of the automotive industry is proposed. The methodical support of the application of the harmonization approach to the regulation of the development of the automotive industry is developed.

The stages of development and the present state of the automotive industry are investigated. The competitive positions of the domestic automobile manufacturers in the national automobile market are determined. The integral estimation of the competitiveness of the automobiles of the domestic production, the competitive potential and competitiveness of the domestic automotive enterprises in the period of 2013-2018 is made. The matrices of the development of the cars automotive industry, trucks automotive industry and buses automotive industry of Ukraine are constructed.

The imperative provisions of the Strategy for the development of the automotive industry in Ukraine are formed based on their harmonization with the tasks of the current state strategies. SWOT-analysis of the Ukrainian automotive industry is carried out. The matrix of the basic strategies and sub-strategies for the development of the automotive industry is made. The unified model of the state regulation of the automotive industry development is formed. The algorithm of the harmonization of elements of the model of formation of the state strategy for the automotive industry development is realized.

The methodical tool for selection of the institutions of the higher education by the enterprises of the automotive industry for the cooperation in the field of providing the educational services based on the dual form of training is developed. The prospects of the perfection of the educational professional programs of training of the specialists as a result of the cooperation between the higher education institutions and the automotive enterprises are outlined.

The definition of “automobile cluster” is given. The alternatives of the cluster initiatives in the domestic automotive industry are developed and the feasibility of the creation of a West automobile cluster is substantiated. The organizational structure of management of the West automobile cluster is developed. The order of creation of the West automobile cluster is formed.

The essence of “regional automobile market” is determined. The methodology of typology of the regional markets of automobiles is developed and implemented. The matrix of the regional competitiveness of the automobiles is developed and tested.

The national experience of the state programming in the development of the automotive industry is researched. The recommendations for the structure and substantive improvement of the state documents in the field of the automotive industry are formed. The Concept of the State program of the automotive industry development in Ukraine for the period till 2025 is developed.

The methodical tool for estimating the economic effect received by the automobile manufacturers as a result of the state stimulation of demand for the automobiles of the domestic production is offered. It is determined that during the years of implementation of the State program of the automotive industry development in Ukraine for the period till 2025 domestic automotive enterprises will receive an economic effect of 137.47 million UAH.

Key words: automotive industry, automotive enterprise, automobile market, automobile cluster, state regulation of the automotive industry development, public-private partnership, harmonization approach.

Відповідальний за випуск
доктор економічних наук, професор
Заслужений діяч науки і техніки України
Дмитрієв Ілля Андрійович