

**ВІДГУК**  
**офіційного опонента**

на дисертаційну роботу Шевченко Інни Юріївни  
«Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного  
підходу», що подана до захисту в спеціалізовану вчену раду Д 26.889.01  
на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю  
08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**1. Актуальність теми дисертації, її зв'язок з галузевими та державними науковими програмами.**

Загальносвітові тенденції розвитку національних економік вказують на те, що основу конкурентних позицій на світовому ринку та базис інноваційного розвитку країни становить високотехнологічне виробництво, яке засноване на систематичному використанні знань, їх втіленні у конкурентоспроможну наукоємну продукцію. Однією з найбільш високотехнологічних галузей промисловості України є автомобілебудування.

Утім, в умовах технологічної деградації автомобілебудівних підприємств та фактичного руйнування їх економічного потенціалу єдиною можливістю для відродження колишньої потужності автомобілебудівного комплексу України і забезпечення його інноваційної модернізації є налагодження ефективного співробітництва між державою та автовиробниками. Формування партнерських відносин між органами державної влади та суб'єктами автомобільної промисловості на засадах довготривалості та взаємної вигоди потребує новітніх підходів, одним із яких є гармонізаційний підхід.

За таких умов дисертаційна робота Шевченко І.Ю. набуває пріоритетного значення та є важливим кроком в напрямку удосконалення теоретико-методологічних і концептуальних засад розвитку автомобільної промисловості та формулювання рекомендацій щодо вдосконалення державного регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

Дисертація виконана у відповідності до науково-дослідних робіт і науково-дослідних тем Харківського національного автомобільно-дорожнього університету та наукового журналу «Економіка і фінанси»:

- «Перспективи розвитку підприємництва в Україні» (номер державної реєстрації 0114U003909);
- «Пріоритетні напрямки і перспективи управління розвитком підприємництва» (номер державної реєстрації 0115U004774);
- «Управління підприємництвом як передумова економічного розвитку суб'єктів господарювання» (номер державної реєстрації 0116U007631);
- «Управління підприємництвом в сучасних умовах господарювання» (номер державної реєстрації 0117U006851);
- «Соціально-економічні проблеми менеджменту» (номер державної реєстрації 0114U006189);
- «Підвищення ефективності управління підприємствами різних організаційно-правових форм в умовах фінансово-економічної нестабільності» (номер державної реєстрації 0114U006193).

Також на відзначення заслуговує те, що 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 здобувачеві присуджена Премія 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).

## **2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій.**

Наукові положення та висновки дисертаційної роботи отримані в результаті використання системи методів, а саме: методу аналізу та синтезу, методу індукції та дедукції, методу абстрагування, методу узагальнення, методу класифікації, методу порівняння, методу ієрархічної систематизації, методу статистичного аналізу, методу SWOT-аналізу, методу регресійного аналізу, методу прогнозування, графічного методу.

Висновки є логічним завершенням і загальним підсумком здійснених автором досліджень. Зміст дисертації Шевченко І.Ю. свідчить про достатнє володіння автором методами економічних досліджень, що дозволило здійснити глибокий аналіз проблем функціонування автомобілебудівного комплексу України у взаємозв'язку зі світовими тенденціями розвитку автомобілебудування та на цій основі розробити теоретико-методологічні та прикладні положення щодо забезпечення ефективного державного регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

Дослідження насичене ілюстративним та табличним матеріалом, що полегшує сприйняття роботи, а також свідчить про обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, зроблених автором.

Про значний рівень обґрунтованості положень дисертації дозволяють стверджувати нижче зазначені її теоретичні, методологічні та прикладні розробки, пропозиції і висновки.

Дослідження здобувач починає з визначення сутності поняття «розвиток» і надання авторської дефініції «розвиток автомобілебудування» (С. 46-50). Вважаємо такий підхід вірним, адже авторське бачення розвитку автомобілебудування визначає подальший зміст дисертаційної роботи, зокрема, щодо моделювання та розроблення методичного інструментарію діагностування розвитку автомобільної промисловості. У наданому дисертантом визначенні розвитку автомобілебудування важливе місце відведено конкурентоспроможності автомобілебудівного комплексу як основи та ознаки розвитку автомобільної промисловості. У контексті зазначеного автором здійснено теоретичне дослідження підходів до ідентифікації сутності та визначальних факторів конкурентоспроможності продукції (С. 55-61), конкурентного потенціалу (С. 61-66) та конкурентоспроможності підприємства (С. 67-71), за результатами якого надано авторські дефініції «конкурентоспроможність продукції автомобілебудування» (С. 66), «конкурентний потенціал підприємства автомобілебудування» (С. 66), «конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування» (С. 71). Співвідношення

зазначених категорій і характер взаємодії з факторами зовнішнього середовища та факторами конкурентного ринкового середовища стали підґрунтям для розроблення науковцем сферичної моделі розвитку автомобілебудування (С. 72-73) та класифікації факторів розвитку автомобільної промисловості (С. 74-80). Відповідно до чільного місця правових факторів серед визначальних чинників зовнішнього середовища розвитку автомобілебудівного комплексу, дисертантом надається комплексна характеристика механізму державного регулювання розвитком автомобільної промисловості, зокрема: меті (С. 81), об'єкту (С. 81), суб'єктам (С. 81-83), функціям (С. 84-85), принципам (С. 86-90), методам (С. 90-95) (у тому числі нормативно-правовій базі (С. 93-95)), критеріям оцінювання (С. 97-98). На противагу централізованому підходу до формування державної стратегії розвитку автомобільної промисловості автором пропонується як більш досконалий гармонізаційний підхід через розроблення гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (С. 99-104), методики оцінювання конкурентоспроможності автовиробників, завершальним етапом реалізації якої є матрична діагностика розвитку автомобілебудівного комплексу (С. 104-111), алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (С. 114-117).

Обґрунтування автомобілебудування як частини національної економіки через аналіз місця України в світовому рейтингу країн-автовиробників (С. 121-122), відношення реалізованої промислової, машинобудівної та автомобілебудівної продукції (С. 125), структури споживання продукції автомобільної промисловості (С. 126), обсягу капітальних інвестицій у автомобілебудування (С. 127), інноваційної активності автомобілебудівних підприємств (С. 127) дозволило сформулювати етапи розвитку автомобілебудування України (С. 124). Сьогодні вітчизняне автомобілебудування знаходиться у стані регресу, що характеризується: послабленням конкурентних позицій на національному автомобільному ринку (С. 129-131; С. 151-153; С. 172-173); зниженням конкурентоспроможності легкових автомобілів (С. 133-134), вантажних

автомобілів (С. 154) і автобусів (С. 174-176) вітчизняного виробництва; кризою конкурентного потенціалу автовиробників, у тому числі їх виробничого потенціалу, кадрового потенціалу, управлінського потенціалу, інноваційно-інвестиційного потенціалу, фінансового потенціалу, стратегічного потенціалу та ринкового потенціалу (С. 139-146; С. 158-166; С. 178-190). Результати інтегрального оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств України (С. 147; С. 167; С. 191) вказали на переважно середній рівень конкурентоспроможності вітчизняних виробників легкових автомобілів, вантажних автомобілів і автобусів у період 2013-2018 рр. Результати матричної діагностики розвитку вітчизняних автомобілебудівників (С. 148-149; С. 168-169; С. 192-193) свідчать про переважання стагнаційних, спадаючих і кризових етапів життєвих циклів автовиробників.

Відповідно до положень гармонізаційного підходу дисертантом здійснено генерування напрямів Стратегії розвитку автомобілебудування України через гармонізацію з положеннями 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 (С. 198-208). Сформовані напрями («кадрове забезпечення», «фінансово-інвестиційне забезпечення», «державно-приватне партнерство», «регламентація та сертифікація», «інновації», «екологізація та енергоефективність», «ринкове середовище», «управління», «матеріально-технічне забезпечення», «регіоналізації та кластеризація») уточнені в

генеральних заходах моделі Стратегії розвитку автомобілебудування України – 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 вітчизняних автовиробників (С. 209-213). Розроблені здобувачем уніфікована модель державного регулювання розвитком автомобілебудування (С. 234-238) та матриця стратегій розвитку автовиробників (С. 252-258) повністю гармонізовані з попередньо розробленою матрицею розвитку автомобільної промисловості, а також гармонізовані між собою завдяки реалізації алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (С. 260-270).

Для забезпечення реалізації Стратегії розвитку автомобілебудування України здобувачем: розроблено методичний інструментарій відбору закладів вищої освіти для взаємодії з автомобілебудівними підприємствами на засадах спільного надання освітніх послуг за дуальною формою навчання (С. 277-282); окреслено перспективи вдосконалення освітньо-професійних програм підготовки фахівців для автомобільної промисловості при реалізації дуальної взаємодії автовиробників і закладів вищої освіти (С. 283-290); обґрунтовано доцільність застосування моделі державно-приватного партнерства для реалізації кластерних ініціатив в автомобілебудівній галузі України (С. 297-299); запропоновано варіанти формування автомобільних кластерів в Україні, інтегрально та експертно оцінено їх конкурентоспроможність (С. 300-306); методом рейтингування виявлено регіони-лідери та регіони-аутсайтери за забезпеченістю автомобілями та інтенсивністю оновлення рухомого складу автомобільного транспорту (С. 317-322); розроблено та реалізовано методіку типологізації регіональних ринків автомобілів за показниками соціально-економічного розвитку регіонів (С. 322-332); сформовано й апробовано матрицю регіональної конкурентоспроможності автомобілів (С. 332-338).

Дослідження завершується розробками здобувача у напрямку методичного та концептуального забезпечення державного програмування розвитку автомобілебудування: аналізом вітчизняного досвіду державного програмування розвитку автомобільної промисловості (С. 347-360); наданням рекомендацій зі змістовного та структурного вдосконалення державних програмних документів у сфері автомобілебудування (С. 361-362); розробленням на засадах гармонізаційного підходу Концепції Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року у відповідності до Стратегії розвитку автомобілебудування України (С. 363-376); генеруванням пропозицій зі змістовного вдосконалення регіональних програм соціально-економічного розвитку з метою їх гармонізації з положеннями Концепції Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року (С. 377-378); розробленням і застосуванням методичного інструментарію оцінювання потенційного економічного ефекту від державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі вітчизняного виробництва за варіаціями співвідношення первісного внутрішнього попиту на автомобілі вітчизняного виробництва, планового внутрішнього попиту на автомобілі вітчизняного виробництва та виробничої потужності вітчизняних автомобілебудівних підприємств (С. 381-388).

За сукупністю та рівнем викладення наукових положень дисертаційну роботу Шевченко Інни Юріївни можна оцінити як завершене дослідження з вагомими науковими результатами, які є достатньо обґрунтованими та достовірними.

### **3. Наукова новизна, отримана в дисертаційній роботі.**

Серед наукових результатів дисертації Шевченко І.Ю., які удосконалюють і розвивають теоретико-методологічні та концептуальні основи ефективного регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу, варто виділити наступні:

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 двоетапну взаємодію у зонах первинної та вторинної конкуренції (С. 72-73);

– 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 (С. 99-104);

– 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 (С. 215-238);

– 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 (С. 363-380);

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» (С. 74-80);

– 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 (С. 104-111);

– 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 (С. 114-117);

– 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 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 типологізації та ідентифікації зон конкурентоспроможності автомобілів (С. 198-212);

– 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 (С. 273-290);

– 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 (С. 322-327);

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 конкуренто-спроможності та розвитку автомобілебудівного комплексу від його існування, необхідності урахування етапності життєвого циклу автомобільної промисловості при здійсненні регулювання її розвитком (С. 45-71);

– 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 (С. 316);

– 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» (С. 86-90);

– 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 (С. 241-257);

– 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 (С. 293-315);

– 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 (С. 332-333).

#### **4. Практичне значення отриманих результатів дослідження.**

Розробки та рекомендації, представлені в дисертації, є теоретико-методологічним і концептуальним підґрунтям підвищення ефективності регулювання розвитку автомобілебудування України на засадах гармонізаційного підходу.

Найважливіші наукові положення дисертаційного дослідження впроваджено в практичну діяльність і успішно використовуються наступними суб'єктами: Комітетом Верховної Ради України з питань промислової політики

та підприємництва (довідка № 04-30/28-251/131330 від 19.07.2019 р.); Київським обласним центром зайнятості Державної служби зайнятості Міністерства соціальної політики України (довідка № 1085/002/9-19 від 14.05.2019 р.); Харківською обласною державною адміністрацією (довідка № 0163/8762-07 від 23.05.2019 р.); Запорізькою обласною радою (довідка № 1196/2588-03 від 10.12.2018 р.); Вовчанською районною радою Харківської області (довідка № 1285/46-02 від 15.11.2018 р.); Сумською міською радою (довідка № 1197/03.02.02-08 від 18.03.2019 р.); ГО «Транспортна академія України» (довідка № 273 від 02.10.2018 р.); ДК «Укроборонпром» (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» (довідка № 139/67 від 11.06.2019 р.); ПрАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» (довідка № 128/49 від 07.06.2019 р.); ТОВ «Баварія Моторс» (довідка № 106 від 01.07.2019 р.); Харківським національним автомобільно-дорожнім університетом (довідка № 156/83 від 21.09.2018 р.).

Авторські права на результати дисертаційної роботи підтверджені свідоцтвами про реєстрацію авторського права (№ 82751; № 82749; № 83965; № 87285; № 87972; № 87973).

## **5. Оцінка повноти викладення дослідження в опублікованих роботах.**

Положення та рекомендації, викладені в дисертації, знайшли достатнє висвітлення в опублікованих за темою дослідження наукових працях.

Основні результати і висновки дисертаційної роботи викладено в 75 наукових працях, у тому числі 1 одноосібній монографії, 3 колективних монографіях, 23 статтях у наукових фахових виданнях України, 10 статтях у інших наукових виданнях, 38 друківаних працях апробаційного характеру. Серед наукових праць, опублікованих за темою дисертації, 34 праці представлені в міжнародній наукометричній базі Google Scholar, 21 праця – в Index Copernicus. Певні результати дисертації доступні світовій спільноті не лише через розміщення наукових праць здобувача в міжнародних наукометричних базах даних, а й завдяки їх оприлюдненню англійською мовою.

Анотатор розкриває основні положення дисертаційної роботи і відповідає її змісту та структурі. Текст анотатора не містить положень, які не знайшли відображення в дисертації.

## **6. Структура та зміст дисертаційної роботи.**

Дисертаційна робота складається з анотації, вступу, п'яти розділів, загальних висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг роботи складає 622 сторінки. Матеріали дисертації проілюстровано 43 рисунками, 61 таблицею та містять 14 додатків. Список використаних джерел налічує 559 найменувань.

Логіка дисертаційного дослідження підпорядкована поставленій меті та завданням. Структура дисертаційної роботи узгоджується з назвою, метою та завданнями дослідження. Наукові положення викладено конкретно та логічно. Рекомендації ґрунтуються на результатах авторських досліджень проблеми.

## **7. Дискусійні положення та зауваження до роботи.**

Слід відзначити високий науковий рівень результатів дисертації, але необхідно вказати, що мають місце також деякі недоліки та дискусійні питання.

Основні з них зводяться до такого:

1. У теоретичній частині дисертації автором було проведено ретельну роботу щодо обґрунтування доцільності застосування гармонізаційного підходу

до регулювання розвитку автомобілебудування та розроблення методологічного підґрунтя реалізації гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. Разом з тим вважаємо, що теоретичне дослідження виглядало б більш завершеним, якби здобувачем було надано дефініцію «гармонізаційний підхід до регулювання розвитку автомобілебудування».

2. У дисертаційній роботі здобувачем багаторазово позиціонується автомобілебудування як підгалузь машинобудування, зокрема, найбільш яскраво цей підхід отримав застосування при написанні п. 3.3. Тоді як в аналітичній частині дисертації розвиток автомобільної промисловості України досліджується автором переважно опосередковано, без прив'язки до машинобудівного комплексу. Зазначене підтверджується тим фактом, що у другому розділі дисертації порівнянню тенденцій розвитку машинобудування та автомобілебудування приділено увагу лише на С. 125.

3. Дещо тавтологічно видається рекомендація здобувача щодо застосування стратегії «стабілізації» у разі, якщо для автовиробника є характерним етап життєвого циклу «стабілізація» (квадрант № 9 матриці стратегій розвитку автомобілебудівного комплексу, рис. 3.10 на С. 257).

4. Оригінальною та своєчасною є пропозиція автора щодо впровадження дуальної форми навчання як основи кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості України (п. 4.1). Здобувачем наголошується на перевагах підготовки фахівців за дуальною формою навчання, широкому її використанню в країнах Європейського Союзу та світу, проте зародковому стані в Україні. Безперечно, приведені здобувачем аргументи є вагомими, але з огляду на тему дисертації, вважаємо, що більш доцільним було б приділити увагу аналізу наявного досвіду використання дуальної форми навчання для підготовки фахівців саме на підприємствах автомобільної промисловості.

5. Результати типологізації регіональних ринків автомобілів в Україні (С. 327-332) дають підставу для рекомендації подальшого вдосконалення методики, представленої на рис. 4.4 на С. 326. Досить цікавим є той факт, що за



результатами типологізації регіональних ринків автомобілів в Україні виявлено відсутність таких типів авторинків як «виробничо орієнтований», «торговельно орієнтований» і «інноваційно орієнтований». Рекомендуємо здобувачеві провести аналогічне дослідження авторинків в інших країнах. Можливо, сформувавши більший масив даних, автору вдасться виявити нові закономірності формування ринків автомобілів і в перспективі вдосконалити методику типологізації регіональних ринків автомобілів.

6. Заслуговує на схвалення розуміння автором необхідності здійснювати обґрунтування доцільності реалізації заходів, передбачених Концепцією Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року, не лише теоретично, а й практично – через розрахунок потенційного економічного ефекту. Розробивши методичний інструментарій оцінювання потенційного економічного ефекту, отриманого автовиробниками від державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі вітчизняного виробництва (С. 381-384), та апробувавши його на прикладі автомобілебудівної галузі України (С. 385-388), здобувачем залишений поза увагою той факт, що державно-приватне партнерство передбачає отримання економічної вигоди не лише суб'єктами господарювання, а й державою.

7. Мають місце певні недоліки в оформленні дисертації: так, текст дисертації містить результати розрахунків коефіцієнтів гармонізації стратегій розвитку лише підприємств легкового автомобілебудування та вантажного автомобілебудування (п. 3.4). Відповідно, результати розрахунків коефіцієнтів гармонізації стратегій розвитку підприємств автобусобудування винесено до додатків (дод. 3). Вважаємо, що доцільно було представити в тексті дисертації й результати розрахунків коефіцієнтів гармонізації стратегій розвитку підприємств автобусобудування, але у скороченому вигляді.

Зазначені недоліки не здійснюють суттєвого впливу на загальну позитивну оцінку дисертаційної роботи, її наукову та прикладну цінність, що охоплює широкий комплекс питань і дозволяє обґрунтувати ефективність гармонізаційного підходу до регулювання розвитку автомобілебудування.

**8. Загальний висновок до дисертаційної роботи та відповідність дисертації встановленим вимогам.**

Дисертаційна робота Шевченко Інни Юріївни «Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу» містить нові наукові результати, що в сукупності вирішують складну науково-прикладну проблему нагальної необхідності розроблення теоретико-методологічних і концептуальних засад розвитку автомобільної промисловості та формулювання рекомендацій щодо вдосконалення державного регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

За актуальністю обраної теми, науковою новизною і практичним значенням результатів дисертація Шевченко Інни Юріївни «Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу» відповідає вимогам п. 9, 10, 12, 13, 14 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 року № 567. За складом вирішених завдань дисертація відповідає паспорту спеціальності 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Автор дисертації, Шевченко Інна Юріївна, заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Офіційний опонент

Професор кафедри менеджменту і адміністрування  
Українського державного університету  
залізничного транспорту, д.е.н., професор

В.В. Дикань

*Учений секретар*



*О.С. Жулик*