

ВІДГУК

офіційного опонента на дисертаційну роботу Шевченко Інни Юріївни «Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу», яка подана до захисту в спеціалізовану вчену раду Д 26.889.01 ВНЗ «Національна академія управління» 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

Світовий досвід підтверджує, що автомобільна промисловість виступає рушійною силою економічного зростання технологічних ринків і національної економіки загалом із високим потенціалом створення доданої вартості. Проте в Україні, на жаль, впродовж майже трьох десятиріч розбудови незалежної держави із нереалізованими планами здійснення структурних реформ в економіці маємо ситуацію, коли частка автомобілебудування України у структурі ВВП є мізерною, що є відображенням глибоких кризових явищ у вітчизняному автомобілебудівному комплексі.

Ще десять років тому перспективи розвитку автомобілебудівної галузі України видавалися оптимістичними: у 2008 р. виробництво автомобілів сягнуло рекордних 423 тис. авто. В цей період урядом було прийняте хибне рішення про дострокове припинення активної державної протекції щодо розвитку вітчизняного автомобілебудівного комплексу – втратив чинність вкрай важливий Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні». Залишившись без підтримки держави, вітчизняні автовиробники не змогли вистояти перед потужним негативним впливом світової фінансової кризи і в наступному році обсяги виробництва автомобілів в країні скоротилися більше ніж у 6 разів. Турбулентний посткризовий період вже давно минув, але автомобілебудівний комплекс України так і не зміг відновити втрачені обсяги виробництва та завойовані раніше конкурентні позиції на національному ринку. Погіршилися стартові умови формування конкурентної

української економіки на інноваційних засадах, а також передумови для розвитку технологічно взаємопов'язаних галузей, ринків і підприємницьких структур. Сучасні виклики одній із провідних галузей машинобудування – автомобілебудуванню – вимагають адекватної відповіді менеджменту на різних рівнях управління.

Зазначене підтверджує актуальність теми дисертаційного дослідження Шевченко І.Ю.

Дисертація виконувалася відповідно до плану науково-дослідних робіт і науково-дослідних тем:

– Харківського національного автомобільно-дорожнього університету: «Перспективи розвитку підприємництва в Україні» (номер державної реєстрації 0114U003909) (протягом 2014-2015 рр.), «Пріоритетні напрямки і перспективи управління розвитком підприємництва» (номер державної реєстрації 0115U004774) (протягом 2015-2016 рр.), «Управління підприємництвом як передумова економічного розвитку суб'єктів господарювання» (номер державної реєстрації 0116U007631) (протягом 2016-2017 рр.), «Управління підприємництвом в сучасних умовах господарювання» (номер державної реєстрації 0117U006851) (протягом 2017-2018 рр.);

– наукового журналу «Економіка і фінанси»: «Соціально-економічні проблеми менеджменту» (номер державної реєстрації 0114U006189) (довідка № 87 від 20 червня 2016 року) та «Підвищення ефективності управління підприємствами різних організаційно-правових форм в умовах фінансово-економічної нестабільності» (номер державної реєстрації 0114U006193) (довідка № 101 від 18 травня 2017 року).

2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій

Аналіз поданої до захисту дисертації, автореферату та публікацій Шевченко Інни Юріївни дозволяє дійти висновку про наукову обґрунтованість і

достовірність викладених у них результатів, що забезпечується за рахунок актуалізації вибору та творчого використання наукових підходів, чіткого визначення об'єкту та предмету дослідження, мети і завдань дисертаційної роботи, системного вивчення та узагальнення результатів наукових розробок вітчизняних і зарубіжних фахівців у сфері впровадження новітніх підходів до регулювання розвитком автомобільної промисловості, логічного викладення та аргументованого подання отриманих наукових результатів, ретельного вибору та критичного аналізу значної кількості літературних джерел. Наукові положення, сформульовані в дисертації, можна охарактеризувати як такі, що отримані з використанням фундаментальних положень економічної теорії, методів діалектики, загальнонаукових та спеціальних методів дослідження.

Висновки є логічним завершенням і загальним підсумком здійснених авторкою досліджень. Зміст дисертації Шевченко І.Ю. свідчить про достатнє володіння здобувачкою методами економічних досліджень, що дозволило їй здійснити глибокий аналіз теоретико-методологічних положень регулювання розвитком автомобілебудування в умовах ускладнення конкурентного середовища, зробити відповідні висновки та довести їх обґрунтованість.

Дослідження насичене ілюстративним (схеми, рисунки) та табличним матеріалом, що полегшує сприйняття положень дисертаційної роботи. Зміст дисертації послідовно розкриває обрану тему дослідження.

У першому розділі *«Теоретичні засади регулювання розвитком автомобілебудування як пріоритетної галузі національної економіки»* дисертанткою надано подальшого розвитку категоріально-понятійному апарату дослідження розвитку автомобілебудування через уточнення ряду дефініцій: «розвиток автомобілебудування», «конкурентоспроможність продукції підприємства автомобілебудування», «конкурентний потенціал підприємства автомобілебудування», «конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування» (С. 45-71).

Взаємодію елементів «конкурентоспроможність продукції підприємства автомобілебудування» та «конкурентний потенціал підприємства

автомобілебудування» в зонах первинної та вторинної конкуренції з чинниками зовнішнього середовища та конкурентного ринкового середовища представлено здобувачкою у вигляді сферичної моделі розвитку автомобілебудування, яка: передбачає трансформацію впливу факторів зовнішнього середовища на формування конкурентоспроможності автовиробників при взаємодії з конкурентним ринковим середовищем і конкурентним потенціалом, а також трансформацію факторів конкурентного ринкового середовища при взаємодії з конкурентним потенціалом автомобілебудівної галузі; пропонує ідентифікацію чинного рівня конкурентоспроможності автовиробників через їх двоетапну взаємодію у зонах первинної та вторинної конкуренції (С. 72-73).

Базуючись на дослідженні існуючих підходів до систематизації факторів, які здійснюють вплив на розвиток автомобілебудування (С. 74-76), авторкою було реалізовано гібридний підхід до класифікації факторів розвитку автомобільної промисловості (С. 77-80), відповідно до якого: фактори розвитку автомобілебудівного комплексу одночасно класифікуються за трьома ознаками: «походженням», «силою впливу» та «характером (природою)»; за класифікаційною ознакою «походження» виділяються групи факторів у відповідності до чотирьох підрядних сфер теоретичної моделі розвитку автомобілебудівного комплексу в умовах ускладнення конкурентного середовища; виявлення та розподілення факторів розвитку автомобілебудівного комплексу за класифікаційною ознакою «сила впливу» забезпечується синтезом теоретичного базису наукових праць учених-економістів і практичного досвіду управлінських працівників у сфері виробництва та реалізації автомобілів.

Ідентифікація факторів розвитку автомобілебудування дозволила виявити пріоритетність правових факторів, у відповідності до чого здобувачкою було здійснено комплексний аналіз чинного механізму державного регулювання розвитком автомобільної промисловості (С. 81-98): виявлено ієрархічну систему органів державної влади, до відання яких належить управління розвитком автомобілебудування, та окреслено їх повноваження; ідентифіковано

функції державного регулювання розвитком автомобілебудування; досліджено та вдосконалено систему принципів державного регулювання розвитком автомобілебудування; класифіковано методи державного регулювання розвитком автомобілебудування; досліджено чинну нормативно-правову базу регулювання розвитком автомобілебудування. Також авторкою наголошується на визнанні як вітчизняними вченими, так і практиками недосконалості механізму державного регулювання розвитку автомобілебудування в Україні.

Для нівелювання недоліків централізованого управління розвитком автомобілебудування авторкою запропоновано використання гармонізаційного підходу, зокрема, розроблені: гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобільної промисловості (С. 99-103); методичне забезпечення даної моделі на етапі практичної реалізації у вигляді матриці розвитку автомобілебудування, як результат апробації методики оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівного комплексу (С. 104-111); алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (С. 112-117).

У другому розділі *«Розвиток автомобілебудування в умовах трансформації національної економіки»* здобувачкою охарактеризовано етапи розвитку автомобілебудування України як частини національної економіки (С. 120-127); здійснено аналіз розвитку легкового автомобілебудування (С. 128-149), вантажного автомобілебудування (С. 150-169) та автобусобудування (С. 170-193) України в період 2013-2018 рр., зокрема: досліджено тенденції обсягів виробництва легкових автомобілів, вантажних автомобілів і автобусів; виявлено конкурентні позиції вітчизняних виробників легкових автомобілів, вантажних автомобілів і автобусів на національному ринку; здійснено інтегрально-експертне оцінювання конкурентоспроможності легкових автомобілів, вантажних автомобілів і автобусів вітчизняного виробництва в порівнянні з прямими конкурентами на національному ринку; проведено інтегральне оцінювання конкурентного потенціалу виробників легкових автомобілів, вантажних автомобілів і автобусів; розраховано інтегральні

індекси конкурентоспроможності підприємств легкового автомобілебудування, вантажного автомобілебудування та автобусобудування; здійснено матричну діагностику розвитку легкового автомобілебудування, вантажного автомобілебудування та автобусобудування.

У третьому розділі *«Методологічні основи формування стратегії розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу»* дисертанткою зазначено на соціально-економічних і екологічних наслідках розвитку автомобілебудування (С. 196-197); генеровано імперативні положення Стратегії розвитку автомобілебудування України через їх гармонізацію з положеннями загальнонаціональних стратегій, а саме: Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», Стратегії розвитку малого і середнього підприємництва в Україні, Національної транспортної стратегії України, Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, Стратегії розвитку оборонно-промислового комплексу України, Експортної стратегії України, Стратегії розвитку системи технічного регулювання, Енергетичної стратегії України, Національної стратегії управління відходами в Україні, Стратегії подолання бідності, Стратегії державної кадрової політики (С. 198-208); сформовано модель Стратегії розвитку автомобілебудування України (С. 209-212); з огляду на імпортоорієнтованість національного ринку автомобілів (С. 213-214) узагальнено досвід державного протекціонізму розвитку автомобільної промисловості Китаю (С. 215-217), Японії (С. 217-219), Європейського Союзу (С. 219-221), Індії (С. 221-223), Південної Кореї (С. 223-226), США (С. 226-229), Польщі (С. 230-231), Російської Федерації (С. 231-234) та розроблено уніфіковану модель державного регулювання розвитком автомобільної промисловості (С. 234-238); сформовано комплекс заходів державного протекціонізму розвитку автомобілебудування України на засадах гармонізаційного підходу (С. 239-241); досліджено методичні засади формування стратегії розвитку автомобілебудування як підгалузі машинобудування (С. 242-251); здійснено SWOT-аналіз розвитку автомобільної промисловості України (С. 252-253); розроблено матриці базових стратегій і

підстратегій розвитку автомобілебудування (С. 254-257); виявлено базові стратегії та підстратегії розвитку вітчизняних автовиробників (С. 258-259); реалізовано алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (С. 260-268); виявлено оптимальні стратегічні набори підприємств легкового автомобілебудування, вантажного автомобілебудування, автобусобудування України (С. 269-270).

У четвертому розділі *«Методичне забезпечення регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу»* дисертанткою обґрунтована необхідність співробітництва автовиробників із закладами вищої освіти на засадах спільного надання освітніх послуг за дуальною формою навчання, як основи кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості (С. 273-277); розроблено критерії відбору автовиробниками закладів вищої освіти для співробітництва в сфері надання освітніх послуг за дуальною формою навчання (С. 278-280); здійснено кластеризацію 92-х закладів вищої освіти за рівнем привабливості («більш привабливі для співробітництва», «привабливі для співробітництва», «менш привабливі для співробітництва») для співробітництва з автовиробниками в сфері надання освітніх послуг за дуальною формою навчання (С. 281-282); окреслено перспективи підвищення якості підготовки фахівців для галузі автомобілебудування як результату спільного надання освітніх послуг закладами вищої освіти та автовиробниками (С. 283-290); за результатами дослідження теоретичних засад реалізації кластерних ініціатив в автомобілебудуванні уточнено сутність категорії «автомобільний кластер» (С. 291-294); досліджено зарубіжний досвід створення автомобільних кластерів (С. 295-297); обґрунтовано необхідність реалізації кластерних ініціатив в автомобілебудівній галузі України (С. 298-301); здійснено інтегральне оцінювання конкурентоспроможності та експертне критеріальне оцінювання потенційних Центрального автомобільного кластеру та Західного автомобільного кластеру (С. 302-306); висвітлено організаційні аспекти створення Західного автомобільного кластеру (С. 306-315); надано авторську

дефініцію «регіональний ринок автомобілів» (С. 316); здійснено ранжирування регіональних ринків автомобілів в Україні (С. 317-322); розроблено й апробовано методику типологізації регіональних ринків автомобілів (С. 322-330); побудовано картограму типів регіональних ринків автомобілів в Україні (С. 331); розроблено й апробовано матрицю регіональної конкурентоспроможності автомобілів (С. 332-337); побудовано картограму зон регіональної конкурентоспроможності автомобілів (С. 338).

У п'ятому розділі *«Концептуальні засади програмування розвитку автомобілебудування»* авторкою приділено увагу особливостям програмно-цільового методу державного регулювання (С. 342-346); оцінено ефективність Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року (С. 347-353); здійснено 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», на основі результатів якого сформовано рекомендації зі структурно-змістовного вдосконалення державних цільових програм у сфері автомобілебудування (С. 354-362); на засадах гармонізаційного підходу розроблено Концепцію Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року (С. 363-376); надано рекомендації зі змістовного вдосконалення програм економічного та соціального розвитку регіонів України з метою забезпечення підвищення конкурентоспроможності автомобілів вітчизняного виробництва на регіональних ринках (С. 377-378); запропоновано методичний інструментарій оцінювання економічного ефекту від державного стимулювання попиту на автомобілі (С. 381-384); оцінено потенційний економічний ефект від державного стимулювання попиту на автомобілі вітчизняного виробництва (С. 385-388).

Ретельне вивчення матеріалів дисертації дає змогу зробити висновок про те, що вона є самостійною науковою працею, в якій авторка демонструє обізнаність із головними досягненнями вчених у обраній галузі, розробляє

теоретико-методологічний і концептуальний базис та надає конкретні практичні рекомендації, які дозволяють сформувати гармонійну систему регулювання розвитком автомобільної промисловості.

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

3. Наукова новизна, отримана в дисертаційній роботі

Представлена до захисту дисертаційна робота Шевченко Інни Юріївни вирізняється творчим характером та містить результати, що характеризуються науковою новизною, яка полягає у розробці теоретико-методологічних і концептуальних засад регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу:

– надано подальшого розвитку категоріально-понятійному апарату 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 (С. 45-71);

– 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 (С. 72-73);

– 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);

– доповнено систему 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);

– 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. 99-103);

– удосконалено 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);

– сформовано 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);

– генеровано імперативні положення Стратегії розвитку автомобілебудування України, що, на відміну від наявних, сформовані 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);

– 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);

– розвинуто 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. 242-257);

– удосконалено 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);

– надано подальшого розвитку теоретико-методологічним засадам 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);

– розвинуто 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);

– удосконалено 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);

– доповнено 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);

– 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).

4. Практичне значення отриманих результатів дослідження

Практичне значення отриманих результатів дослідження Шевченко І.Ю. полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації теоретичні положення, методичні підходи та практичні рекомендації можуть бути використані у процесі регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу, що сприятиме підвищенню ефективності державного регулювання розвитком автомобільної промисловості та забезпечить подолання проявів кризи в автомобілебудівному комплексі.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування в діяльності Комітету Верховної Ради України з питань промислової політики та підприємництва (довідка № 04-30/28-251/131330 від 19.07.2019 р.); Київського обласного центру зайнятості Державної служби зайнятості Міністерства соціальної політики України (довідка № 1085/002/9-19 від 14.05.2019 р.); Харківської обласної державної адміністрації (довідка № 0163/8762-07 від 23.05.2019 р.); Запорізької обласної ради (довідка № 1196/2588-03 від 10.12.2018 р.); Вовчанської районної ради Харківської області (довідка № 1285/46-02 від 15.11.2018 р.); Сумської міської ради (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.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі 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.).

На відзначення заслуговує той факт, 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 здобувачці 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).

Автентичність наукових положень дисертації підтверджена отриманням дисертанткою шести свідоцтв про реєстрацію авторського права.

5. Оцінка повноти викладення дослідження в опублікованих роботах

Теоретично-методологічні та концептуальні засади регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу,

викладені в дисертації, знайшли достатнє висвітлення в опублікованих за темою дослідження наукових працях. За результатами наукового дослідження Шевченко І.Ю. опубліковано 75 наукових праць, серед яких 1 одноосібна монографія, 3 колективних монографії, 23 статті у наукових фахових виданнях України, 10 статей у інших наукових виданнях, 38 тез доповідей.

Наукові результати, отримані в дисертаційній роботі, пройшли належну апробацію на науково-практичних конференціях. Опубліковані праці відображають основний зміст дисертаційної роботи. Кількість праць у повній мірі відповідає вимогам до оприлюднення основних положень дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук.

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

6. Структура та зміст дисертаційної роботи

Дисертаційна робота Шевченко І.Ю. складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг роботи становить 622 сторінки. Матеріали дисертації проілюстровано 43 рисунками, 61 таблицями та містять 14 додатків. Список використаних джерел налічує 559 найменування.

Логіка дисертаційного дослідження підпорядкована поставленій меті та завданням, визначає структуру роботи. Структура дисертаційної роботи узгоджена з назвою, метою та завданнями дослідження. Оформлення дисертації та автореферату Шевченко І.Ю. відповідає чинним вимогам.

Основні результати дисертаційної роботи Шевченко Інни Юріївни на тему «Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу» відповідають паспорту наукової спеціальності 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

7. Дискусійні положення та зауваження до роботи

В цілому, позитивно оцінюючи подану до захисту дисертаційну роботу Шевченко Інни Юріївни, необхідно вказати на наступні дискусійні положення щодо її змісту.

1. У п. 1.1 дисертаційної роботи авторкою проведено ретельний аналіз підходів до ідентифікації сутності категорій «розвиток» і «конкурентоспроможність» з подальшим доповненням теоретичного базису дослідження розвитку автомобільної промисловості авторськими дефініціями «розвиток автомобілебудування» та «конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування». Вважаємо, що дисертантці слід було приділити більше уваги висвітленню взаємозв'язків між указаними економічними категоріями.

2. Здобувачкою проведена значна робота по вдосконаленню класифікації факторів розвитку автомобілебудування (С. 74-80). Втім, на нашу думку, класифікація була би більш змістовною, якби дисертанткою було визначено спеціалізацію України як держави в міжнародному територіальному поділі праці і була би більш повною, якщо би було виділено таку важливу групу чинників як «демографічні фактори». Власне у міжнародній діловій співпраці із німецькими виробниками, де впроваджуються високі стандарти якості виробництва і високотехнологічної продукції, піднялася, зокрема, польська економіка.

3. При проведенні дослідження етапів становлення автомобілебудівної галузі України як частини національної економіки (С. 120-124) та аналізу ефективності Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року (С. 347-353) здобувачкою наголошується на подіях 2008 р. як переломному періоді для вітчизняного автомобілебудування. Проте для прикладного дослідження розвитку автомобільної промисловості України (С. 128-193) дисертанткою було обрано період 2013-2018 рр. Вважаємо, що дисертація виграла б у разі обрання більшого ретроспективного періоду для діагностування стану вітчизняної

автомобільної промисловості, виявлення причин кризи вітчизняного транспортного машинобудування та оцінювання реальних перспектив подолання кризових явищ.

3. У п. 1.3 дисертації авторкою приведено механізм державного регулювання розвитку автомобільної промисловості. Варто було описати економічні, соціальні та екологічні наслідки подібного регулювання з аргументацією висновків щодо низької ефективності менеджменту, зокрема, на підприємствах державної форми власності. Не зрозуміло, чому здобувачкою не було приділено уваги місцю та ролі Агенцій регіонального розвитку в забезпеченні розвитку автомобілебудування України, тоді як у п. 4.2 дисертації авторкою відводиться важливе місце саме Агенціям регіонального розвитку в організаційній структурі Західного автомобільного кластеру. Відкритим залишилося питання про те, яким чином автомобільні кластери посилюють синергію між підприємницькими структурами різних галузей промисловості, уможливають формування і розвиток інноваційного потенціалу автомобілебудування та конкурентних позицій регіонів і національної економіки.

4. У п. 3.2 дисертації здобувачкою досліджено досвід державного протекціонізму розвитку автомобільної промисловості Китаю, Японії, Європейського Союзу, Індії, Південної Кореї та США як лідерів світового автомобілебудування, а також Польщі та Російської Федерації з огляду на їх географічну близькість до України. Не зрозуміло, чому дисертанткою не було досліджено не менш цінний досвід регулювання розвитку автомобілебудування в Словаччині – географічного сусіда України, що наразі входить до топ-20 найбільших автовиробників світу (в першу чергу завдяки виробництву складального типу) та демонструє стабільну тенденцію нарощування обсягів виробництва автомобілів.

5. Безперечно заслуговують на схвалення розробки здобувачки щодо методичного забезпечення взаємодії автовиробників із закладами вищої освіти для спільного надання освітніх послуг за дуальною формою навчання як основи

формування кадрового потенціалу автомобілебудівної галузі (С. 273-290). Проте дисертаційне дослідження виглядало б значно краще, якби авторкою було введено до системи підготовки фахівців для автомобілебудівного комплексу за дуальною формою навчання й професійно-технічні заклади освіти. Відповідно, слід було включити заклади професійно-технічної освіти й до переліку учасників потенційних автомобільних кластерів (С. 300-301). Проте подібні заклади відчувають гострий дефіцит фінансових ресурсів, особливо в умовах децентралізованої системи державного управління. Тому пошук джерел фінансування вимагає удосконалення в Україні механізму державно-приватного партнерства, що стосується, зокрема, сфери автомобілебудування.

6. При проведенні дослідження етапів становлення автомобілебудівної галузі України як частини національної економіки (С. 120-124) та аналізу ефективності Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року (С. 347-353) здобувачкою наголошується на подіях 2008 р. як переломному періоді для вітчизняного автомобілебудування. Проте для прикладного дослідження розвитку автомобільної промисловості України (С. 128-193) дисертанткою було обрано період 2013-2018 рр. Вважаємо, що дисертація виграла б у разі обрання більшого ретроспективного періоду для діагностування розвитку вітчизняної автомобільної промисловості, ідентифікації ключових проблем та оцінювання перспектив підвищення конкурентоспроможності автомобілів вітчизняного виробництва в Україні, матриця якої описана на стор. 332.

7. У пар 4.2. на стор. 314 представлено запропонований авторкою порядок створення Західного автомобільного кластеру, проте не дано характеристики взаємодії важелів державного регулювання і ринкового механізму на змістовне навантаження кластеру на різних етапах.

8. Мають місце певні недоліки в оформленні дисертації: так, доцільно було б перенести табл. 3.2-3.5 до додатків. Вихідні положення для оцінювання

ефективності державного програмування розвитку автомобілебудування в Україні (С. 346-349) слід було оформити як таблицю.

Незважаючи на зазначені недоліки та дискусійні моменти, дисертаційна робота Шевченко І.Ю. є ґрунтовною науковою працею, що вирішує важливу наукову проблему розвитку теоретико-методологічних і концептуальних засад щодо регулювання автомобільної промисловості та формулювання рекомендацій з управління розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу.

Зазначені зауваження не впливають на загальну позитивну оцінку та не знижують науково-практичної цінності положень, висновків і рекомендацій дисертації Шевченко Інни Юріївни на тему «Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу».

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

Належний науково-теоретичний рівень, аргументованість і достовірність положень та висновків, практична значущість, ступінь наукової новизни дають підстави для висновку, що дисертація «Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу» відповідає вимогам п. 9, 10, 12, 13, 14 чинного «Порядку присудження наукових ступенів», а її автор – 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 маркетингу і логістики
Національного університету
«Львівська політехніка», д.е.н., професор



О.Б. Мних

Підпис Мних О.Б. засвідчую

Вчений секретар




Р.Б. Брилинський