

**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 дисертаційної роботи**

У сучасних умовах суспільно-трансформаційних перетворень важливого значення набуває міждисциплінарність досліджень в галузі національної економіки. Це насамперед пов'язано з необхідністю збереження та розвитку перспективних галузей економіки, зважаючи на обставини глобалізаційних аспектів, зокрема конкуренції між країнами та їхніми постійними намаганнями посилити свій економічний потенціал при диференціації ресурсів і їх нерівномірному розподілі. Безперечно, однією з перспективних галузей у структурі національної економіки є автомобільна промисловість, яка в умовах входження України до глобального простору світових економічних процесів, потребує наукового обґрунтування та дослідження новітніх механізмів забезпечення розвитку автомобілебудування, як перспективної підгалузі машинобудування у системі національної економіки.

При обґрунтуванні актуальності теми дослідження дисертантка правильно акцентує увагу на тому, що в Україні автомобілебудування віднесено до пріоритетних галузей економіки, однак, пріоритетний статус автомобілебудівного комплексу отримує відображення переважно в нормативно-правових актах.

Тематика автогалузезнавства не багатогранна і залишається досі не дослідженою в усій її повноті, тим більше, зважаючи на ситуацію, в якій останнім часом перебуває економіка України (трансформаційні, глобалізаційно-інтеграційні процеси, стан війни).

Саме з цього погляду заслуговує на увагу і повагу наукове дослідження Шевченко І. Ю., яке на основі гармонізаційного підходу окреслює стратегічні імперативи розвитку національного автомобілебудування.

Проведене дослідження є важливим для розуміння того, що забезпечення відновлення, стабілізації та розвитку автомобілебудівного комплексу України є неможливим без державної підтримки автовиробництва, захисту національного автомобільного ринку від імпортованої продукції, наданні преференцій вітчизняним автомобілебудівним підприємствам, залучення інвестицій в автомобілебудівну галузь тощо. У таких умовах цілком зрозумілою є нагальна необхідність проведення досліджень у напрямку пошуку й обґрунтування новітніх підходів щодо знаходження регулятивних чинників для всебічного розвитку автомобілебудування.

Розкриття теми здійснено у повній відповідності з розробленим Шевченко І.Ю. планом, який вважаю таким, що у відповідній послідовності охоплює основні питання теми та дає можливість проаналізувати їх на достатньому рівні.

## **2. Зв'язок дисертаційної роботи з науковими програмами, планами і темами**

Дисертаційна робота виконувалась в контексті декількох науково-дослідних робіт і науково-дослідних тем Харківського національного автомобільно-дорожнього університету: «Перспективи розвитку підприємництва в Україні» (номер державної реєстрації 0114U003909), де здобувачем було досліджено конкурентні позиції вітчизняних автовиробників на національному ринку автомобілів; «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; «Управління

підприємництвом як передумова економічного розвитку суб'єктів господарювання» (номер державної реєстрації 0116U007631), де дисертантом було удосконалено методичні засади формування державної політики в сфері управління розвитком автомобілебудівних підприємств і ринку автомобілів на базі матричних методів; «Управління підприємництвом в сучасних умовах господарювання» (номер державної реєстрації 0117U006851), де науковцем було сформовано концептуальні основи забезпечення конкурентоспроможності підприємств вітчизняного автомобілебудування на національному ринку автомобілів.

Дисертація пов'язана також з виконанням тематичного плану наукового журналу «Економіка і фінанси» - «Соціально-економічні проблеми менеджменту» (номер державної реєстрації 0114U006189), де здобувачем було висвітлено методико-прикладні аспекти матричної діагностики виробничої активності підприємств автомобілебудування (на прикладі України) (довідка № 87 від 20 червня 2016 року); «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).

### **3. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформованих у дисертаційній роботі**

В дисертації достатньо чітко, на погляд опонента, визначені мета, завдання і методи дослідження. Вони у своїй сукупності охоплюють основні проблеми дослідницької роботи і націлені на успішне досягнення поставленої мети.

Зміст наукового дослідження свідчить про ґрунтовність наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у роботі. Це зумовлено вдалою постановкою наукової проблеми, обґрунтованими підходами до її

вирішення, використанням широкого кола наукових джерел, вмiлим застосуванням пiдходiв наукового аналізу та достатнiм рiвнем апробацiї. У вiдповiдностi з вимогами до дисертацiйних робiт в даному дослiдженнi конкретизованi та розкритi методи, що використанi для розкриття питань теми, зокрема: аналізу та синтезу, iндукцiї та дедукцiї, абстрагування, узагальнення, класифiкацiї, порiвняння, iєрархiчної систематизацiї, статистичного аналізу, SWOT-аналiзу, регресiйного аналізу та прогнозування.

Науковi результати дослiдження сформульовано коректно та конкретно. Найбiльш суттєвi з них полягають у наступному:

- розкрито теоретичнi засади регулювання розвитком автомобiлебудування як прiоритетної галузi нацiональної економiки:
  - надано дефiнiцiї «розвиток автомобiлебудування» (С. 50), «конкурентоспроможнiсть продукцiї пiдприємства автомобiлебудування» (С. 66), «конкурентний потенцiал пiдприємства автомобiлебудування» (С. 66), «конкурентоспроможнiсть пiдприємства автомобiлебудування» (С. 71);
  - розроблено сферичну модель розвитку автомобiлебудування в умовах ускладнення конкурентного середовища (С. 72-73);
  - сформовано класифiкацiю факторiв розвитку автомобiлебудiвного комплексу (С. 78-79);
  - надано комплексну характеристику механiзму державного регулювання розвитком автомобiлебудування – метi (С. 81), об'єкту (С. 81), суб'єктам (С. 81-83), функцiям (С. 84-85), принципам (С. 86-90), методам (С. 90-95) i критерiям оцiнювання (С. 97-98);
  - запропоновано гармонiзацiйну модель формування державної стратегiї розвитку автомобiлебудування (С. 101-104);
  - розроблено методику оцiнювання конкуренто-спроможностi автомобiлебудiвних пiдприємств (С. 104-112);
  - сформовано алгоритм гармонiзацiї елементiв моделi формування державної стратегiї розвитку автомобiлебудування (С. 115-117).

- досліджено розвиток автомобілебудування України в умовах трансформації національної економіки:

- визначено місце автомобілебудівного комплексу України в світовій автомобільній промисловості (С. 121-122);

- виділено етапи розвитку автомобілебудування України – «інерційне функціонування», «турбулентність», «трансформація», «відновлення», «рецесія», «криза», «регрес» (С. 123-124);

- надано характеристику розвитку автомобілебудівної галузі як частини національної економіки (С. 125-127);

- оцінено розвиток легкового автомобілебудування (С. 128-149), вантажного автомобілебудування (С. 150-169) та автобусобудування (С. 170-193) України в період 2013-2018 рр. через визначення конкурентних позицій вітчизняних автомобільних брендів на національному ринку автомобілів, експертне оцінювання конкурентоспроможності вітчизняної автомобілебудівної продукції в порівнянні з продукцією прямих конкурентів, інтегральне оцінювання конкурентного потенціалу автовиробників (виробничого, кадрового, управлінського, інноваційно-інвестиційного, фінансового, стратегічного, ринкового), обчислення інтегральних індексів конкурентоспроможності підприємств автомобілебудування, здійснення матричної діагностики розвитку автомобілебудівного комплексу.

Сформовано методологічні основи формування стратегії розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу:

- генеровано напрями Стратегії розвитку автомобілебудування України на підставі їх гармонізації 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);

- розроблено модель Стратегії розвитку автомобілебудування України, 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 (С. 209-212);

- уніфіковано передовий зарубіжний досвід державного протекціонізму розвитку автомобільної промисловості у вигляді моделі, яка дозволяє формувати унікальний комплекс заходів державного регулювання розвитком автомобілебудування за результатами матричної діагностики розвитку автомобілебудівного комплексу (С. 213-238);

- надано подальшого розвитку методичним засадам формування стратегії розвитку автомобілебудування як підгалузі машинобудування шляхом здійснення SWOT - аналізу автомобілебудівної галузі (С. 253), розроблення базових «максі – максі», «максі – міні», «міні – максі» та «міні – міні» стратегій розвитку автомобілебудівного комплексу (С. 254), формування матриці стратегій розвитку автовиробників (255-257);

- реалізовано алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування – уніфікованої моделі державного регулювання розвитком автомобільної промисловості та матриці стратегій розвитку автовиробників, що дозволило сформувати комплекс заходів з реалізації Стратегії розвитку автомобілебудування України, для якого є характерним високий рівень гармонізації (С. 260-270).

Розроблено методичне забезпечення регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу:

- запропоновано методичний інструментарій відбору закладів вищої освіти автовиробниками для співробітництва в сфері надання освітніх послуг за дуальною формою навчання як основу кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості України (С. 277-282);

- окреслено перспективи вдосконалення освітньо-професійних програм підготовки фахівців для автомобілебудівної галузі як результат взаємодії автовиробників і закладів вищої освіти в сфері провадження дуального навчання (С. 283-290);

- доповнено теоретико-методичні засади реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості через надання авторської дефініції «автомобільний кластер» (С. 293-294), вдосконалення критеріїв відбору потенційних кластерних утворень у автомобільній промисловості (С. 302-306), висвітлення організаційних аспектів створення в Україні Західного автомобільного кластеру (С. 306-314);

- розроблено методичне підґрунтя регулювання розвитком автомобілебудування в умовах інтенсифікації процесів регіоналізації на основі соціально-економічної типологізації регіональних ринків автомобілів (С. 322-331) і матричного діагностування регіональних зон конкурентоспроможності автомобілів вітчизняного виробництва (С. 332-338).

Генеровано концептуальні засади програмування розвитку автомобілебудування:

- досліджено вітчизняний досвід державного програмування розвитку автомобільної промисловості (С. 347-360);

- надано рекомендації зі структурного та змістовного вдосконалення державних цільових програм у сфері автомобілебудування (С. 361-362);

- розроблено на засадах гармонізаційного підходу новітню Концепцію Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року (С. 363-375);

- розроблено методичний інструментарій оцінювання потенційного економічного ефекту від державного стимулювання внутрішнього попиту на автомобілі вітчизняного виробництва (С. 381-384) та розраховано вигоду вітчизняних автовиробників від реалізації Державної програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року (С. 385-388).

На думку опонента, наукові положення, висновки і науково-практичні рекомендації, отримані Шевченко Інною Юріївною у результаті виконання дисертаційної роботи є достатньо обґрунтованими та свідчать про завершеність дослідження теми.

#### **4. Наукова новизна результатів дослідження**

Дисертаційна робота Шевченко І. Ю. містить ряд теоретичних положень, що мають елементи наукової новизни, на наш погляд, це такі:

*вперше:*

– розроблено сферичну модель розвитку автомобільної промисловості в умовах ускладнення конкурентного середовища (С. 72-73), 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;

– запропоновано гармонізаційний підхід до формування державної стратегії розвитку автомобільної промисловості через розроблення моделі (С. 101-104), 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 (С. 215-236) сформовано уніфіковану модель державного регулювання розвитком автомобілебудування (С. 238), 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 (С. 363-375), 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 (С. 78-79), 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 (С. 105-111) 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 (С. 115-117), 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 (С. 208-212), 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 (С. 277-282); 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. 283-290);

– методологічні основи типологізації регіональних ринків автомобілів через розроблення методичного підходу (С. 324-327), який, на відміну від наявних у науковій літературі: дозволяє на засадах багатofакторного 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» (С. 50), «конкурентоспроможність продукції автомобілебудування» (С. 66), «конкурентний потенціал підприємства автомобілебудування» (С. 66), «конкурентоспроможність підприємства автомобілебудування» (С. 71), 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» (С. 316), 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 (С. 86-90) 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 (С. 255-257), яка вирізняється з поміж інших матричних методів наступним: урахує результати SWOT - аналізу автомобільної промисловості (С. 253) та матричної діагностики розвитку автовиробників за рівнями їх конкурентоспроможності та етапами життєвих циклів (С. 148, 168, 192); дозволяє формувати унікальні стратегічні набори автовиробників із підстратегій базових «максі – максі», «максі – міні», «міні – максі» та «міні – міні» стратегій розвитку автомобілебудівної галузі (С. 254);

– теоретико-методологічні засади реалізації кластерної ініціативи в сфері автомобілебудування за моделлю, заснованою на державно-приватному партнерстві через: 1) надання дефініції «автомобільний кластер» (С. 393-394), 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 (С. 302-306); 3) розроблення типового алгоритму створення автомобільних кластерів (С. 314);

– матричні методи оцінювання регіональної конкурентоспроможності автомобілів через розроблення матриці (С. 332-333), 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.

Положення наукової новизни дисертаційної роботи викладені грамотно, конкретно та дають повне уявлення щодо відмінності отриманих результатів від вже наявних у науковій літературі.

## **5. Значимість дослідження для науки і практики та рекомендації щодо його використання**

Сформульовані в дисертації теоретичні положення й висновки можуть бути використані для подальшого наукового дослідження даної теми і суміжної проблематики в галузі національної економіки, а також у навчальному процесі для висвітлення місця і ролі автомобілебудівної галузі, як однієї з основних складових господарського розвитку.

Теоретико-методологічні здобутки дисертанта використовуються у діяльності: 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; 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; Харківської обласної державної адміністрації при розробленні пропозицій до проекту Державної стратегії регіонального розвитку України на період до 2027 року; 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; 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; Сумської міської ради щодо використання алгоритму гармонізації елементів стратегій на макро- та мікрорівнях при розробленні програм розвитку м. Суми; 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; ДК «Укроборонпром» щодо використання гармонізаційної моделі під час формування стратегії розвитку підприємств автомобільної техніки, що входять до складу концерну; ПрАТ «АвтоКрАЗ» щодо інтегрального оцінювання конкурентного потенціалу, формування стратегії розвитку на засадах гармонізаційного підходу; ПрАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» під час оцінювання конкурентоспроможності та розвитку, формування на засадах гармонізаційного підходу стратегічних наборів; ТОВ «Баварія Моторс» щодо оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівної продукції, типологізації регіональних ринків автомобілів і діагностики регіональної конкурентоспроможності автомобілів;

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».

Підтвердженням практичного значення результатів дослідження є також:

- присудження здобувачеві Премії Верховної Ради України найталановитішим молодим ученим в галузі фундаментальних і прикладних досліджень та науково-технічних розробок за 2018 рік за роботу «Концептуальні засади трансформації механізму державного регулювання розвитку трудового потенціалу України в умовах інтенсифікації процесів регіоналізації», складовою частиною якої є представлені у дисертації методичні положення щодо кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості;

- закріплення авторських прав здобувача на результати дисертаційної роботи шляхом отримання свідоцтв про реєстрацію авторського права, виданих Міністерством економічного розвитку і торгівлі України (№ 82751 від 12.11.2018 р., № 82749 від 12.11.2018 р., № 83965 від 26.12.2018 р., № 87285 від 28.03.2019 р., № 87972 від 23.04.2019 р., № 87973 від 23.04.2019 р.).

## **6. Повнота викладу результатів дослідження в опублікованих дисертантом наукових працях**

Зміст дисертаційної роботи Шевченко І.Ю. відображено у 75 наукових працях, із них: 1 одноосібна монографія, 3 колективних монографії, 23 статті у наукових фахових виданнях України, 10 статей в інших наукових виданнях, 38 друкованих праць апробаційного характеру.

Кількість наукових праць відповідає вимогам до оприлюднення основних положень дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук.



Основні наукові положення, висновки та результати дисертаційної роботи були апробовані автором на міжнародних науково-практичних конференціях і семінарах.

Анотує дисертації відображає основний зміст дисертації, розкриває основні її положення та висновки, є ідентичним дисертації за структурою та змістом та містить лише ту інформацію, яка висвітлена у дисертаційній роботі.

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

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

Структура дисертаційної роботи узгоджена з назвою, метою та завданнями дослідження. Результати дослідження вирізняються новизною та достовірністю. Оформлення дисертації та автореферату відповідає чинним вимогам.

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

Позитивно оцінюючи проведені дослідження, теоретичний рівень і практичну значущість його результатів для економічної науки та вдосконалення державного регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу, висловимо ряд зауважень і побажань. Окремі з них носять дискусійний характер.

1. У п. 1.2 автором надано комплексну характеристику механізму державного регулювання розвитком автомобілебудування за елементами «мета», «об'єкт», «суб'єкти», «функції», «принципи», «методи» та «критерії оцінювання». Вважаємо, що логічним завершенням цієї частини дослідження мала стати модель державного регулювання розвитком автомобілебудування, яка б наглядно ілюструвала взаємозв'язки між зазначеними елементами.

2. В аналітичній частині роботи здобувачем багаторазово зазначається на існуючій потужній конкуренції, яку складають вітчизняним автовиробникам зарубіжні автоконцерни. Натомість, в дисертації порівняння тенденцій розвитку світового та вітчизняного автомобілебудування обмежується лише аналізом місця України в рейтингу топ-40 автовиробників світу (С. 121-122). Вважаємо, що слід було приділити більше уваги дослідженню розвитку зарубіжних автовиробників. Наприклад, цікаво було б дізнатися, які етапи життєвого циклу характерні для провідних автоконцернів Японії, США, Китаю, Німеччини і т.п.

3. На С. 197 дисертантом представлено власне бачення позитивних і негативних наслідків розвитку автомобілебудування. Автором недостатньо висвітлено, що автомобільна промисловість є потужним генератором інновацій і, як одна з найперспективніших високотехнологічних галузей, сприяє інтенсифікації науково-технічного прогресу.

4. Цінним є надання автором рекомендацій щодо коригування змісту програм соціального і економічного розвитку регіонів України задля забезпечення їх гармонізації з положеннями Концепції Державної програми розвитку автомобілебудування України (С. 377-378). Проте дисертантом не висвітлюється механізм і періодичність внесення подібних коректив до регіональних програм соціально-економічного розвитку.

5. Розрахунок коефіцієнтів гармонізації стратегій розвитку підприємств автобусобудування України (дод. 3) свідчить про необхідність розроблення інформаційного забезпечення проведення процедури гармонізації стратегій розвитку автовиробників.

6. У дисертації спостерігається невідповідність періодів, обраних для аналітичних досліджень: у табл. 2.1 – 2004-2018 рр., у табл. 4.15-4.19 – 2008-2018 рр., в цілому по роботі – 2013-2018 рр.

7. Мають місце незначні недоліки в оформленні ілюстративних матеріалів: так, рис. 2.12, 3.2, 3.3, 3.6, 4.7-4.12, 5.1 є доволі складними для сприйняття.

Однак, висловлені зауваження та дискусійні моменти не змінюють нашого кінцевого судження про високий науковий рівень дослідження Шевченко І.Ю., а відтак, суттєво не впливають на загальну позитивну оцінку проведеної роботи, її наукову і практичну значущість.

### 9. Відповідність дисертації встановленим вимогам та загальний висновок

Дисертаційна робота Шевченко Інни Юріївни є самостійним, цілісним і завершеним дослідженням, характеризується актуальністю обраної теми, належним теоретико-методологічним рівнем аналізу, а також містить нові теоретичні та практичні результати, що свідчать про особистий внесок здобувача в економічну науку.

За змістом та оформленням дисертаційна робота «Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу» виконана на достатньо високому науковому рівні вирішує важливу науково-прикладну проблему, яка полягає в необхідності поглиблення теоретико-методологічних засад і обґрунтування новітніх концептуальних положень регулювання розвитком автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу, відповідає паспорту спеціальності 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» і пп. 9, 10, 12, 13, 14 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України № 567 від 24 липня 2013р. зі змінами, внесеними згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 656 від 19 серпня 2015р., 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

доктор економічних наук, професор  
радник, патронатна служба  
члена Рахункової палати з питань персоналу

С.М. Голубка

Підпис підтверджую: *Голубка С.М.*  
Управління з питань персоналу Рахункової палати  
"20" 09 2019 р.

