

АЛГОРИТМ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЕЛЕМЕНТІВ МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

Шевченко І.Ю., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Невід’ємною та стратегічно важливою частиною промисловості є автомобілебудування, яке як підгалузь машинобудування традиційно робить суттєвий внесок у формування валового внутрішнього продукту, залучення інвестицій і створення робочих місць.

Разом з тим, у сучасних українських реаліях автомобілебудівна підгалузь знаходиться у вкрай скрутному становищі: як свідчать дані Державної служби статистики України за останній рік індекс промислової продукції в виробництві автотранспортних засобів становив 57,5%, тоді як, наприклад, індекс промислової продукції у машинобудуванні за той же період склав 95,7% [1].

Вітчизняні автовиробники систематично потерпають від складних комплексних проблем виробничого, кадрового, управлінського, інноваційно-інвестиційного, фінансового, стратегічного та ринкового характеру, що отримує відображення, в першу чергу, в їх неспроможності до ефективної конкуренції із зарубіжними автомобілебудівниками на національному ринку. Як наслідок, автомобільна промисловість України втратила таких потужних автовиробників як ПАТ «Кременчуцький автоскладальний завод» і ПрАТ «Львівський автобусний завод». Наразі практично припинили виробничу діяльність ПрАТ «АвтоКрАЗ», корпорація «Богдан» (лише з виробництва легкових і вантажних автомобілів; випуск автобусів продовжується) і ПрАТ «Бориспільський автозавод» [2].

У таких умовах цілком зрозумілою є неспроможність автомобілебудівних підприємств України до самостійного вирішення зазначених проблем у процесі інерційного функціонування та необхідність державної підтримки вітчизняної автомобільної промисловості.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На необхідність активізації державної підтримки в сфері автомобілебудування неодноразово зазначалося у наукових працях вітчизняних дослідників.

Так, К. Гапотченко наголошує на необхідності провадження державного протекціонізму автомобільної промисловості України, але в той же час запобігання створенню «парникових умов» для автомобілебудівників. При цьому дослідниця зазначає, що дуже важливим для забезпечення успіху галузевого протекціонізму є вибір проміжку часу для запровадження заходів державного захисту: «...загальноприйнятим в системі СОТ є стандарт у 5–7 років: цього терміну цілком достатньо для галузі, щоб створити конкурентну перевагу, а потім бути конкурентоспроможною в умовах лібералізації зовнішньої торгівлі» [3].

Базовою умовою забезпечення ефективності державного регулювання розвитку автомобілебудування в Україні Ю. Пирожкова називає прийняття нового Закону України «Про автомобілебудування», який «... забезпечить ефективне адміністративно-правове регулювання у сфері автомобілебудування, ліквідацію термінологічного хаосу в діючому законодавстві, створення ефективної системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання у даній сфері, уникнення дублювання їх повноважень, формування системи їх внутрішніх та зовнішніх зв'язків» [4].

Окрім нормативно-правового забезпечення О. Кривоконь виділяє такі першочергові заходи державної політики щодо розвитку національного автомобілебудування: захист внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції; зміна інвестиційного середовища; стимулювання продажу автомобілів вітчизняного виробництва на внутрішньому ринку. Також на думку науковця особливу важливість мають впровадження технічної політики та створення державою Інноваційного науково-технічного центру з розвитку автомобілебудування [5].

М. Кизим і Є. Колбасін пропонують механізм державної підтримки розвитку автомобілебудування України за умов кризи, яким передбачається здійснення ряду заходів: на макрорівні – підтримка поставки продукції на експорт і збереження зовнішніх ринків збуту, установлення нульової ставки оподаткування частини прибутку вітчизняних підприємств (яка буде реінвестована на потреби власного виробництва), установлення ставки ввізного мита на легкові автомобілі іноземного виробництва на рівні 13–15%, розробка та затвердження державних цільових програм з підтримки автомобілебудівної галузі, розробка державних програм стимулювання попиту на вітчизняну автомобільну продукцію; на мезорівні – зменшення відсоткових ставок по кредитах автовиробникам, державні гарантії пільгових кредитів, державні закупівлі та замовлення автомобільної продукції, компенсація витрат на НДДКР; на мікрорівні – проведення маркетингових досліджень в галузі автомобілебудування у вигляді щорічного обов'язкового моніторингу технічного рівня вітчизняної автомобільної продукції, надання податкових пільг вітчизняним підприємствам з виробництва легкових автомобілів, загальне державне субсидування банківських автомобільних кредитів, надання пільг споживачу у вигляді конкретної суми коштів при покупці нового авто [6].

Невирішені складові загальної проблеми. Погоджуючись з нагальною необхідністю активізації державної підтримки розвитку автомобілебудування та реалізації комплексного підходу в здійсненні державного регулювання розвитку автомобільної промисловості пропонується використання моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу (рис. 1).

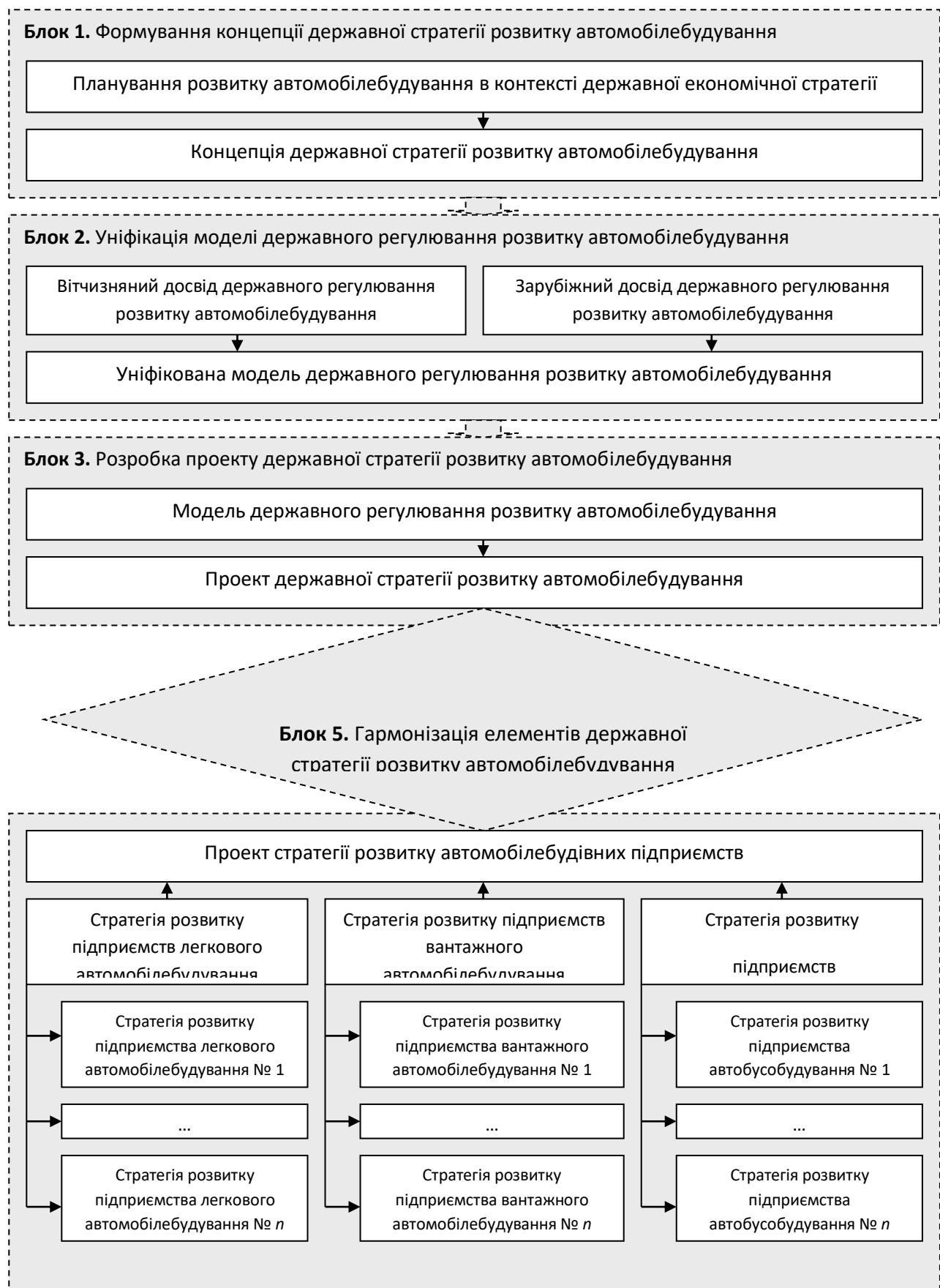


Рис. 1. Гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (авторська розробка)

Даною моделлю, на відміну від наявних у науковій літературі моделей державного протекціонізму автомобілебудування, передбачено гармонізацію уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості (яка дозволяє формувати комплекс державних заходів у сфері автомобільної промисловості з урахуванням рівнів конкурентоспроможності та етапів життєвих циклів автомобілебудівних підприємств) [7] і стратегічних наборів підприємств автомобілебудування (що сформовані з використанням матриці стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств) [8].

Втім, відкритим залишається питання щодо алгоритму гармонізації елементів, представленої на рис. 1, моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування.

Формулювання цілей статті. Метою статті є розроблення алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Гармонізація передбачає усунення будь-яких протиріч між елементами системи для забезпечення досягнення її гармонійного стану. При цьому такі попарні (бінарні) протиріччя можуть носити як міжелементний, так і внутрішньоелементний характер.

Відповідно, першим етапом алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування має стати ідентифікація наявності таких бінарних протиріч (як міжелементних, так і внутрішньоелементних) через побудову діагностичних карток.

Закономірно, що другим етапом алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування має стати усунення виявлених міжелементних і внутрішньоелементних протиріч через коригування первісного переліку їх складових.

Після того, як протиріччя усунені, слід перейти до етапу оцінювання рівня гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. Якщо рівень гармонізації моделі є задовільним, то реалізація алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування завершена. У разі незадовільного рівня гармонізації моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, слід перейти до четвертого етапу алгоритму – розробки повної або скороченої програми гармонізації моделі.

Наглядно авторське бачення алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування представлено на рис. 2.

Для наочності представлення процесу ідентифікації бінарних протиріч між елементами гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування пропонується використання діагностичних карток, представлених у вигляді табл. 1-2.

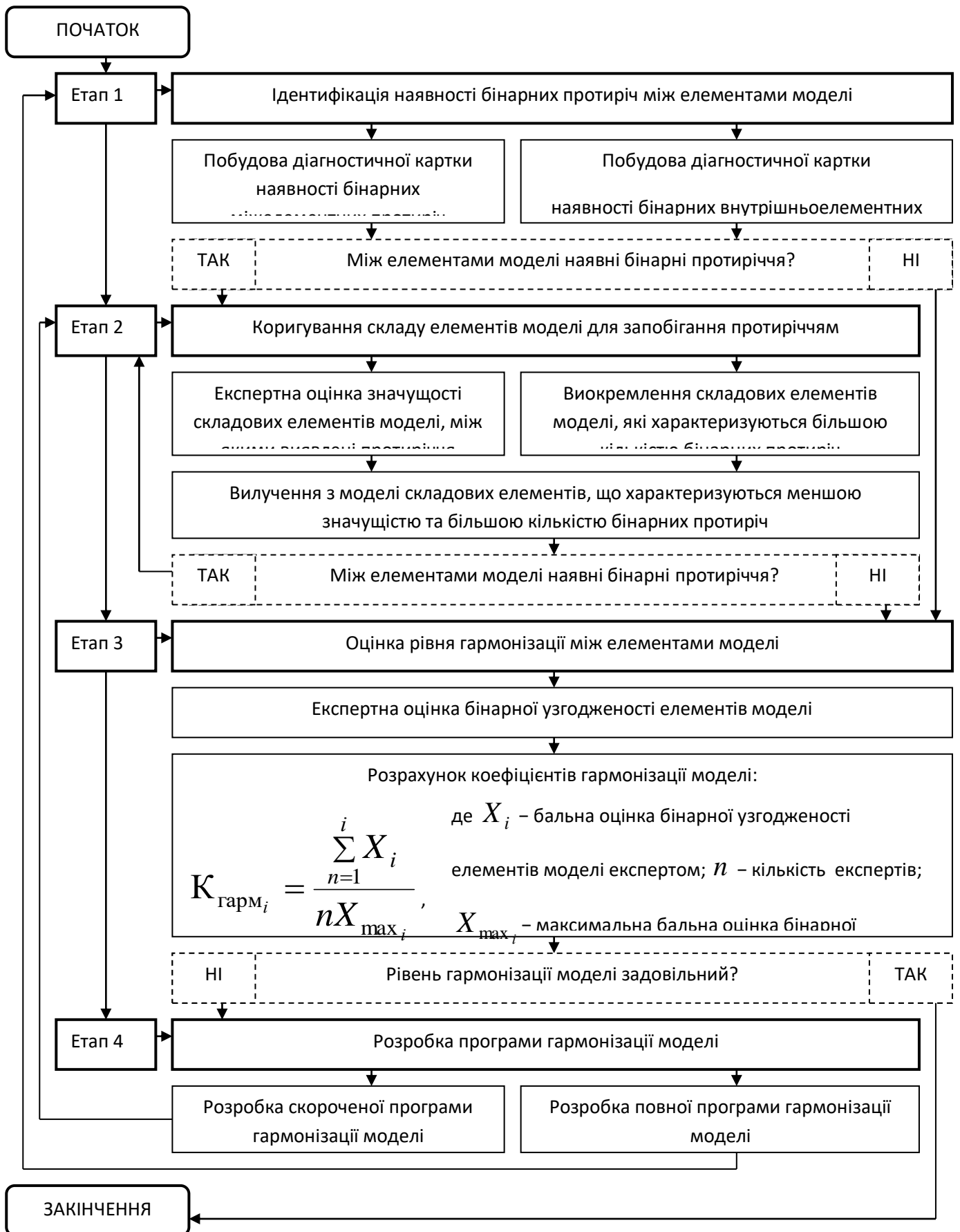


Рис. 2. Алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування (авторська розробка)

У діагностичних картках знаком «×» позначаються випадки, коли уніфікованою моделлю державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та матрицею стратегій розвитку підприємств автомобілебудування не передбачено одночасного використання певних їх складових. Знаком «+» відмічено наявність бінарних протиріч між складовими елементами гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, знаком «-» – їх відсутність.

Дані табл. 1 свідчать про наявність бінарних міжелементних протиріч: у квадрантах № 1, 8 і 19 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств – між стратегією екстенсифікації і ліцензуванням іноземного та національного інвестування в автовиробництво; у квадранті № 3 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств – між стратегією інтеграції та законодавчим закріпленням вимог до спільних автомобілебудівних підприємств (зокрема, регламентацією та контролем частки іноземних інвестицій у статутному фонді автовиробника), законодавчим закріпленням та контролем рівня локалізації автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки; у квадранті № 7 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств – між стратегією ліквідації і проголошенням на загальнодержавному рівні та закріпленням в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галуззі промисловості та статті експорту, створенням сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів, наданням податкових пільг виробникам автомобілів і комплектуючих, державним кредитуванням автомобілебудівників на пільгових умовах, державним поручительством за автовиробників перед кредиторами, державним субсидуванням автовиробників для здійснення реструктуризації, здійсненням державних замовлень на виробництво автомобілів; у квадранті № 12 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств – між стратегією скорочення і проголошенням на загальнодержавному рівні та закріпленням в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галуззі промисловості та статті експорту, створенням сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів, наданням податкових пільг виробникам автомобілів і комплектуючих, державним кредитуванням автомобілебудівників на пільгових умовах, державним поручительством за автовиробників перед кредиторами, державним субсидуванням автовиробників для здійснення реструктуризації, здійсненням державних замовлень на виробництво автомобілів.

Діагностична картка наявності бінарних міжелементних протиріч*

Стратегії розвитку автовиробників	Заходи державного регулювання розвитку автомобільної промисловості**																										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
квадрант № 1 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
екстенсифікація	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	×	×	-	-	-	-	-	-
квадрант № 2 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	-	-	×	×	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	×	-	-	×	×	×	×	-	-	×	-	-
квадрант № 3 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×
інтеграція	-	×	+	×	×	×	×	-	+	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×
квадрант № 4 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтеграція	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×
ревіталізація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×
квадрант № 5 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
модифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×
квадрант № 6 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
реорганізація	-	-	-	×	×	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	×	-	-
реінжиніринг	-	-	-	×	×	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	×	-	-
квадрант № 7 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
санація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
ліквідація	+	+	-	-	-	-	-	-	-	×	+	×	-	-	-	+	+	×	×	+	×	-	-	+	-	-	-
квадрант № 8 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
екстенсифікація	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	×	×	-	-	-	-	-	-
квадрант № 9 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
кластеризація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	-	×
стабілізація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	×	×
квадрант № 10 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
стабілізація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×
диференціація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×

Закінчення таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
квадрант № 11 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
модифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×	
диверсифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×	
квадрант № 12 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
скорочення	+	+	-	-	-	-	-	-	-	×	+	×	-	-	-	+	+	×	×	+	×	-	-	+	-	-	-	
реструктуризація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-	
квадрант № 13 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
інтенсифікація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	×	×	-	-	-	-	-	-	
квадрант № 14 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
інтенсифікація	-	-	-	×	×	×	-	-	-	-	-	×	-	-	-	×	-	-	×	×	×	×	×	-	-	×	-	
квадрант № 15 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
інтенсифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×
квадрант № 16 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
модифікація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	-	×
модернізація	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×	-	×	×	×	×	×	×	×	-	×
квадрант № 17 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
реконструкція	-	-	-	×	×	×	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	-	-
реінжиніринг	-	-	-	×	×	×	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	-	-
квадрант № 18 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
реструктуризація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-	-
квадрант № 19 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
екстенсифікація	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	×	-	×	×	×	×	×	×	-	-	-	-	-
кластеризація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	×	-	×	×	×	×	×	×	-	-	-	-	-
квадрант № 20 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
перепрофілювання	-	×	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	-	-	-
диверсифікація	-	×	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	×	×	×	×	×	×	×	-	×	-	-	-
квадрант № 21 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
перепрофілювання	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	-	-	-	-
диверсифікація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	-	-	-	-

* розроблено автором. ** згідно нумерації заходів державного регулювання розвитку автомобілебудування в тексті.

Діагностична картка наявності бінарних внутрішньоелементних протиріч*

Заходи державного регулювання розвитку автомобільної промисловості**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	-	-	×	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	-	-	×	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	×	×	×	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
12	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	-	×	×	-	-	×	-	×	×	×	×	-	×
13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
18	-	-	-	×	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	×	×	-	×	-	-	×	-	-
19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	-	×	-	×	×	×	-	-	-	-	-
20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
21	-	×	-	×	×	×	×	-	-	×	×	-	×	×	×	×	×	-	×	×	-	×	×	×	×	×	×
22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	×	-	×	-	-	-	-	-	-
23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	×	-	-	×	-	-	-	-	-	-
26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-

* розроблено автором. ** згідно нумерації заходів державного регулювання розвитку автомобілебудування в тексті.

Примітка. У таблицях 1-4:

1 – проголошення на загальнодержавному рівні та закріплення в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галуззі промисловості та статті експорту; 2 – створення сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів; 3 – законодавче закріплення вимог до спільних автомобілебудівних підприємств (зокрема, регламентація та контроль частки іноземних інвестицій у статутному фонді автовиробника); 4 – ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво (інвестиції дозволяються лише у випадку, якщо вони сприяють підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних автомобілебудівних підприємств); 5 – обмеження або заборона імпорту автомобільної техніки; 6 – обмеження або заборона імпорту комплектуючих для автомобілів у разі виробництва їх аналогів у країні; 7 – встановлення надвисокої ставки імпортного мита на автомобільну техніку та комплектуючі; 8 – ліцензування автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки; 9 – законодавче закріплення та контроль рівня локалізації автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки; 10 – встановлення вимог до техніко-технологічної бази автоскладальних підприємств (зокрема, щодо обов'язкової наявності на такому підприємстві обладнання для виробництва кузова та двигуна автомобіля); 11 – надання податкових пільг виробникам автомобілів і комплектуючих; 12 – повернення податків автовиробникам-експортерам; 13 – державна підтримка розвитку суміжних галузей; 14 – державні програми пільгового автокредитування та дотування (на кшталт «Народний автомобіль», «Перший автомобіль», «Сімейний автомобіль»); 15 – зменшення ставки податку на купівлю автомобіля та розміру реєстраційного збору; 16 – державне кредитування автомобілебудівників на пільгових умовах; 17 – державне поручительство за автовиробників перед кредиторами; 18 – державне субсидування автовиробників для стимулювання регіонального розвитку; 19 – державне субсидування автовиробників для здійснення модернізації; 20 – державне субсидування автовиробників для здійснення реструктуризації; 21 – державне субсидування автовиробників для здійснення «горизонтальних заходів»; 22 – встановлення мінімального обсягу виробництва автомобілів; 23 – запровадження сертифікації автомобілів; 24 – здійснення державних замовлень на виробництво автомобілів; 25 – регулювання рівня цін на автомобільну техніку та комплектуючі; 26 – запровадження прискореної амортизації для комерційного автотранспорту; 27 – реалізація державних «утилізаційних програм», якими передбачається надання знижок на нові автомобілі у разі обміну застарілих авто.

Внаслідок реалізації другого етапу алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування було прийнято рішення про коригування складу елементів гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування для запобігання виявленим протиріччям наступним чином: вилучення з квадрантів № 1, 8 і 19 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств такого заходу державного регулювання розвитку автомобільної промисловості як ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво, з квадранту № 3 – стратегії інтеграції, з квадранту № 7 – стратегії ліквідації, з квадранту № 12 – стратегії скорочення.

Дані табл. 2 свідчать про наявність бінарних протиріч між такими заходами державного регулювання розвитку автомобілебудування як «створення сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових

знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів» та «ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво». Одночасне використання заходів передбачене у квадрантах № 1, 7, 8, 12, 13, 18, 19, 21.

Додатково враховуючи результати діагностики наявності бінарних міжелементних протиріч у гармонізаційній моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, зробимо вибір на користь вилучення зі складу елементів уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості такого державного заходу як «ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво (інвестиції дозволяються лише у випадку, якщо вони сприяють підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних автомобілебудівних підприємств)». Таким чином, у доповнення результатів діагностики наявності бінарних міжелементних протиріч у гармонізаційній моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування слід вилучити зазначений державний захід із квадрантів № 7, 12, 13, 18, 21. У результаті здійсненої діагностики наявності бінарних протиріч у гармонізаційній моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування було оптимізовано склад її елементів. Одним з найбільш важливих етапів реалізації алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування є оцінка рівня гармонізації між їх складовими елементами. Загалом у науковій літературі можна виділити три основні підходи до оцінювання рівня гармонізації систем через розрахунок:

– коефіцієнту гармонізації, який є відношенням експертної сумарної оцінки j -го елемента за i -м критерієм і максимальної сумарної оцінки j -го елемента за i -м критерієм. Узагальнений показник рівня гармонізації системи позиціонується як усереднений показник рівнів гармонізації окремих її елементів. Як правило, дана методика передбачає широке використання експертного опитування та бального оцінювання відповідності елементів системи наступним чином: 2 бали – відповідність, 1 бал – часткова відповідність, 0 балів – невідповідність. Результати оцінки рівня гармонізації системи інтерпретуються наступним чином: 0-0,2 – гармонізація відсутня, 0,2-0,37 – початок гармонізації, 0,37-0,64 – більшість елементів системи гармонізовані, 0,64-0,8 – загальні елементи системи гармонізовані, 0,8-1 – система гармонізована [9]. Існує й інший підхід до розрахунку коефіцієнта гармонізації – його визначення як різниці між одиницею та коефіцієнтом варіації. Тим самим, у разі, якщо значення коефіцієнта гармонізації становить 0,9-1, то це свідчить про високий рівень гармонізації системи, 0,75-0,9 – середній рівень, менше 0,75 – низький рівень [10]. Втім, схилиємося до першого варіанту розрахунку коефіцієнта гармонізації з більш широким діапазоном інтерпретації його значень;

– показника ентропії, що складається з двох частин: перша частина інтервалом від 0 до 0,382 характеризує рівень невизначеності системи, а друга – від 0,382 до 1 – структуру системи. У контексті практичної інтерпретації

ентропійних характеристик, інтервал від 0 до 1 рекомендується розбивати на три зони. Для першої зони з інтервалом від 0 до 0,382 характерною є висока упорядкованість та структурність системи, підтримка яких потребує значних зусиль та внутрішньої напруги. При дуже низьких значеннях ентропії можливий розпад системи. Якщо показник ентропії знаходиться в зоні від 0,382 до 0,618, то система більшою мірою здатна до самоорганізації, ресурсозбереження та ефективного функціонування. В зоні від 0,618 до 1 система наділена максимальною свободою, яка при наближенні показника ентропії до одиниці може переходити у хаос [11];

– інтегрального індексу узгодженості, що відображає результати оцінювання рівня узгодженості між елементами системи з урахуванням їх вагомості. У разі, якщо значення інтегрального індексу узгодженості: є меншим, ніж 0,2, то система визнається гармонізованою; знаходиться у проміжку 0,2-0,5 – частково гармонізованою; є більшим, ніж 0,5 – не гармонізованою [12]. Застосуємо перший підхід для оцінки рівня гармонізації між складовими елементами гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. При цьому у контексті реалізації алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування, пропонуємо незначне коригування інтервалів інтерпретації значень коефіцієнта гармонізації: так, рівень гармонізації моделі визнається задовільним, якщо коефіцієнт гармонізації є більшим за 0,66. Якщо значення коефіцієнта гармонізації: є меншим за 0,33, то розробляється повна програма гармонізації моделі і алгоритм починається з першого етапу; знаходиться у проміжку 0,34-0,66, то розробляється скорочена програма гармонізації моделі і алгоритм починається з другого етапу. Результати оцінювання рівня гармонізації складових елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування представлені в табл. 3-4.

Висновки з проведеного дослідження. Результати оцінювання міжелементної та внутрішньоелементної гармонізації моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування вказали на якісне виконання другого етапу розробленого алгоритму, про що свідчить той факт, що жодна зі складових не отримала оцінку «0 балів». Отримані значення коефіцієнтів гармонізації є більшими за 0,66, що вказує на задовільний рівень гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування та не потребує виконання четвертого етапу алгоритму гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування. Тим самим, алгоритм гармонізації уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування можна вважати виконаним. Перспективи подальших досліджень складають розробка та оцінка рівня гармонізації моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування України.

Таблиця 3

Міжелементна гармонізація моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування*

Стратегії розвитку автовиробників	Заходи державного регулювання розвитку автомобільної промисловості**																											
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	\bar{X}	$K_{\text{гарм}}$
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
квадрант № 1 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
екстенсифікація	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	×	2	2	2	2	×	×	×	×	1	1	2	1	1	2	1,67	0,83	
квадрант № 2 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
інтенсифікація	2	2	2	×	1	2	2	1	2	2	×	2	2	2	×	2	2	×	×	×	×	2	2	×	1	2	1,83	0,92
квадрант № 3 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
інтенсифікація	2	×	2	×	×	×	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,80	0,90
квадрант № 4 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
інтеграція	2	×	2	×	×	×	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,80	0,90
ревіталізація	2	×	1	×	×	×	1	2	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,60	0,80
квадрант № 5 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
модифікація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,67	0,83
квадрант № 6 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
реорганізація	2	2	2	×	1	1	2	2	×	2	×	1	1	1	×	2	×	2	×	×	×	1	1	×	1	1	1,47	0,74
реінжиніринг	2	2	2	×	1	1	2	2	×	2	×	2	2	2	×	2	×	2	×	×	×	1	2	×	1	1	1,71	0,85
квадрант № 7 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
санация	2	2	2	2	1	2	1	1	×	2	×	1	2	1	2	2	×	×	2	×	2	1	2	1	1	1	1,57	0,79
квадрант № 8 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
екстенсифікація	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	×	2	2	2	2	2	×	×	×	×	1	1	2	1	1	2	1,67	0,83
квадрант № 9 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
кластеризація	2	×	2	×	×	×	2	2	×	×	2	×	×	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,75	0,88
стабілізація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	2	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,63	0,81
квадрант № 10 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																												
стабілізація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,67	0,83
диференціація	2	×	2	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1,83	0,92

Закінчення таблиці 3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
квадрант № 11 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
модифікація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	1	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1	×	1,50	0,75	
диверсифікація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	1	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1	×	1,50	0,75	
квадрант № 12 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
реструктуризація	2	2	2	1	1	1	1	2	×	2	×	2	1	1	2	2	×	×	2	×	1	1	1	1	1	1	1	1,43	0,71
квадрант № 13 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
інтенсифікація	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	×	2	2	2	2	2	×	×	×	×	2	2	2	1	1	2	1,81	0,90	
квадрант № 14 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
інтенсифікація	2	2	2	×	×	2	2	1	2	2	×	2	2	2	×	2	2	×	×	×	×	2	2	×	1	2	1,88	0,94	
квадрант № 15 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
інтенсифікація	2	×	2	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,71	0,86
квадрант № 16 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
модифікація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,57	0,79
модернізація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,57	0,79
квадрант № 17 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
реконструкція	2	2	1	×	×	1	2	2	×	2	×	1	1	1	×	2	×	2	×	×	×	×	1	2	×	1	1	1,50	0,75
реінжиніринг	2	2	2	×	×	1	2	2	×	2	×	2	2	2	×	2	×	2	×	×	×	×	1	2	×	1	1	1,75	0,88
квадрант № 18 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
реструктуризація	2	2	2	1	1	1	1	2	×	2	×	2	1	1	2	2	×	×	2	×	1	1	1	1	1	1	1	1,43	0,71
квадрант № 19 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
екстенсифікація	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	×	2	2	2	×	2	×	×	×	×	×	×	1	2	1	1	2	1,68	0,84
кластеризація	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	1	1	×	2	×	×	×	×	×	×	2	2	2	1	1	1,79	0,89
квадрант № 20 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
перепрофілювання	2	×	1	1	1	1	2	1	×	2	×	2	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1	1	1	1,33	0,67
диверсифікація	2	×	1	2	1	2	2	1	×	2	×	2	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	1	×	2	1	2	1,60	0,80
квадрант № 21 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
перепрофілювання	2	×	1	1	1	1	2	1	×	2	×	2	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1	1	1	1,33	0,67
диверсифікація	2	×	1	2	1	2	2	1	×	2	×	2	2	1	×	×	×	×	×	×	×	×	1	×	2	1	2	1,60	0,80

* розраховано автором за даними оціночних листів.

** згідно нумерації заходів державного регулювання розвитку автомобілебудування в тексті.

Таблиця 4

Внутрішньоелементна гармонізація моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування*

Заходи державного регулювання розвитку автомобільної промисловості**																													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	\bar{X}	$K_{\text{гарм}}$	
1		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2,00	1,00	
2	2		2	1	1	1	2	1	1	2	×	2	2	2	2	2	2	2	2	×	1	1	2	1	1	1	1,57	0,78	
3	2	2		1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1,64	0,82	
5	2	1	1		2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	×	2	2	×	2	2	2	2	2	2	1,91	0,95	
6	2	1	1	2		2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	1	2	2	1	1	1,78	0,89	
7	2	1	1	2	2		2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	1,91	0,96	
8	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1,84	0,92	
9	2	1	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1,96	0,98	
10	2	1	2	2	2	2	2	2		2	×	2	2	2	2	2	2	2	×	×	×	2	2	2	1	2	1,90	0,95	
11	2	2	2	2	2	2	2	2	2		×	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	1	2	2	2	2	1,96	0,98	
12	2	×	2	×	×	×	2	2	×	×		×	×	2	×	×	2	2	×	2	×	×	×	×	1	×	1,89	0,94	
13	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	×		2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	1,96	0,98	
14	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	×	2		2	2	2	2	2	2	×	2	1	2	1	2	2	1,83	0,91	
15	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	1	1,88	0,94	
16	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2		2	×	×	2	×	2	1	2	2	1	2	1,90	0,95	
17	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2		2	2	2	×	2	1	2	2	1	2	1,91	0,96	
18	2	2	2	×	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2		×	×	2	×	2	1	×	1	2	1,89	0,95	
19	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	×	2	×		×	×	×	2	2	2	2	2	2,00	1,00	
20	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	×	2	2	2	2	2	×	×		×	2	1	2	2	1	1	1,85	0,93	
21	2	×	2	×	×	×	2	2	×	×	2	×	×	×	×	×	2	×	×		×	×	×	×	×	×	2,00	1,00	
22	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	×	×	2	×		2	2	1	2	2	1,90	0,95	
23	2	1	1	2	1	2	2	2	2	1	×	2	1	2	1	1	2	2	1	×	2		2	2	2	2	1,65	0,83	
24	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2	2	2	2	1	2	2	×	2	2		2	1	2	1,91	0,96	
25	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	×	2	1	2	2	2	×	2	2	×	1	2	2		1	2	1,77	0,89	
26	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	2	1	×	2	2	1	1		2	1,50	0,75
27	2	1	1	2	1	2	2	2	2	2	×	2	2	1	2	2	2	2	1	×	2	2	2	2	2		1,78	0,89	

* розраховано автором за даними оціночних листів.

** згідно нумерації заходів державного регулювання розвитку автомобілебудування в тексті.

Перелік посилань

1. Індекси промислової продукції за видами діяльності за січень-лютий 2019 року. URL : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/pr/ipp_vd_m/ipp_vd_m_u/ipp_vdm0219_u.htm (дата звернення : 15.03.2019).

2. Шевченко І. Ю. Інтегральна оцінка конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2018. № 2(21). С. 211–233. DOI: <https://doi.org/10.30977/prpb.2226-8820.2018.21.0.211>

3. Гапотченко К. В. Управління підприємствами автомобілебудівної промисловості України в умовах протекціонізму : автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01; Укр. акад. зовніш. торгівлі. К., 2003. 19 с.

4. Пирожкова Ю. В. Адміністративно-правове регулювання у сфері автомобілебудування в Україні : автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07; Нац. ун-т держ. податк. служби України. Ірпінь, 2007. 20 с.

5. Кривоконь О. Г. Заходи державної політики щодо розвитку національного легкового автомобілебудування. *Восточно-Европейский журнал передовых технологий*. 2012. № 3(7). С. 15–19.

6. Кизим М. О., Колбасін Є. С. Державна підтримка автомобілебудування в Україні : монографія. Х.: ВД «ІНЖЕК», 2011. 264 с.

7. Шевченко І. Ю. Механізм державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні. *Бізнес Інформ*. 2016. № 8. С. 36–45.

8. Шевченко І. Ю. Методичні засади оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в контексті формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. *Вісник КНУТД*. 2018. № 4 (125). С. 49–61. DOI: <https://doi.org/10.30857/2413-0117.2018.4.5>

9. Криворучко О. М., Шерстюк А. А. Оцінка рівня гармонізації системи управління підприємством. *Економіка транспортного комплексу*. 2017. Вип. 30. С. 57–64.

10. Бабина О. Є. Оцінка та моделювання збалансованості потенціалу транспортного підприємства: теоретико-методичний аспект. *Збірник наукових праць ДЕГУТ*. 2015. Вип. 33. С. 9–18.

11. Трегуб О. М. Теоретичні засади гармонізації галузевої структури сільськогосподарських підприємств. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2015. № 12. С. 72–79.

12. Чмут А. В., Федорова Т. В. Гармонізація інтересів акціонерів корпорацій та інших стейкхолдерів в умовах виходу на міжнародні ринки. *Менеджер*. 2017. Вип. 2(75). С. 91–97.

References

1. Indices of the industrial production by the types of activity in January-February 2019 [Indeksy promyslovoi produktsii za vydamy diialnosti za sichen-liutyi 2019 roku], available at: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/pr/ipp_vd_m/ipp_vd_m_u/ipp_vdm0219_u.htm (last accessed 15.03.2019).

2. Shevchenko, I. Yu. (2018), Integral assessment of the competitiveness of the automotive enterprises of Ukraine [Intehralna otsinka konkurentospromozhnosti

avtomobilebudivnykh pidpriemstv Ukrainy]. *Problems and perspectives of entrepreneurship development*, No 2(21), P. 211–233. DOI: <https://doi.org/10.30977/ppb.2226-8820.2018.21.0.211>

3. Gapotchenko, K. V. (2003), *Management of enterprises of the automobile industry of Ukraine in the conditions of protectionism* [Upravlinnia pidpriemstvamy avtomobilebudivnoi promyslovosti Ukrainy v umovakh protektsionizmu], Kyiv, 19 p.

4. Pyrozhkova, Yu. V. (2007), *Administrative and legal regulation in the sphere of the automotive industry in Ukraine* [Administratyvno-pravove rehuliuвання u sferi avtomobilebuduvannya v Ukraini], Irpin, 20 p.

5. Kryvokon, O. G. (2012), Measures of the state policy for the development of the national passenger automobile industry [Zakhody derzhavnoi polityky shchodo rozvytku natsionalnoho lehkovo avtomobilebuduvannya], *Eastern-European journal of enterprise technologies*, No 3(7), P. 15–19.

6. Kizim, M. O., Kolbasin, Ye. S. (2011), *State support of the automotive industry in Ukraine* [Derzhavna pidtrymka avtomobilebuduvannya v Ukraini], Kharkiv, 264 p.

7. Shevchenko, I. Yu. (2016), The mechanism for the public regulation of the automobile production development and the car sales market in Ukraine [Mekhanizm derzhavnoho rehuliuвання rozvytku avtomobilebuduvannya ta rynku prodazhu avtomobiliv v Ukraini], *Business Inform*, No 8, P. 36–45.

8. Shevchenko, I. Yu. (2018), Methodological framework for assessing the competitiveness of automotive companies in the context of building the government strategy for automotive industry development [Metodychni zasady otsiniuvannya konkurentospromozhnosti avtomobilebudivnykh pidpriemstv u konteksti formuvannya derzhavnoi stratehii rozvytku avtomobilebuduvannya], *Bulletin of the KNUTD*, No 4 (125), P. 49–61. DOI: <https://doi.org/10.30857/2413-0117.2018.4.5>

9. Kryvoruchko, O. M., Sherstyuk, A. A. (2017), Assessment of the level of harmonization of the management system of enterprise [Otsinka rivnia harmonizatsii systemy upravlinnia pidpriemstvom], *Economics of transport complex*, No 30, P. 57–64.

10. Babina, O. Ye. (2015), Assessment and modeling of the balance of potential of the transport enterprise: theoretical and methodical aspect [Otsinka ta modeliuвання zbalansovanosti potentsialu transportnoho pidpriemstva: teoretyko-metodychnyi aspekt], *Bulletin of the DETUT*, No 33, P. 9–18.

11. Tregub, O. M. (2015), Theoretical principles of harmonization of the branch structure of the agricultural enterprises [Teoretychni zasady harmonizatsii haluzevoi struktury silskohospodarskykh pidpriemstv], *Scientific herald of the International humanitarian university*, No 12, P. 72–79.

12. Chmut, A. V., Fedorova, T. V. (2017), Harmonization of interests of the shareholders of corporations and other stakeholders in the conditions of entering to the international markets [Harmonizatsiia interesiv aktsioneriv korporatsii ta inshykh

steikholderiv v umovakh vykhodu na mizhnarodni rynky], *Manager*, No 2(75), P. 91–97.

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 338.45; JEL Classification: L 52

Шевченко І.Ю. АЛГОРИТМ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЕЛЕМЕНТІВ МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

Мета: розроблення алгоритму гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. **Методика дослідження:** метод аналізу та синтезу, системний підхід, порівняльний аналіз, експертні та статистичні методи, авторська модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу. **Результати:** розроблено алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, який складається з чотирьох етапів: 1) ідентифікація наявності бінарних протиріч між елементами моделі (через побудову діагностичних карток); 2) коригування складу елементів моделі для запобігання протиріччям; 3) оцінка рівня гармонізації між елементами моделі; 4) розробка повної або скороченої програми гармонізації моделі. Побудовано діагностичні картки наявності бінарних протиріч у гармонізаційній моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. Оцінено рівень гармонізації між елементами моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. **Наукова новизна:** розроблений алгоритм складає методичне підґрунтя практичної реалізації гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, якою, на відміну від наявних у науковій літературі моделей державного протекціонізму автомобілебудування, передбачено гармонізацію уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості та стратегічних наборів підприємств автомобілебудування. **Практична значущість:** розроблений алгоритм гармонізації елементів моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування рекомендується до застосування органами державної влади, до відання яких належить управління розвитком автомобільної промисловості.

Ключові слова: автомобілебудування; державна стратегія; державне регулювання; гармонізація; бінарні протиріччя.

УДК 338.45; JEL Classification: L 52

Шевченко И.Ю. АЛГОРИТМ ГАРМОНИЗАЦИИ ЭЛЕМЕНТОВ МОДЕЛИ ФОРМИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

Цель: разработка алгоритма гармонизации элементов модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения.

Методика исследования: метод анализа и синтеза, системный подход, сравнительный анализ, экспертные и статистические методы, авторская модель формирования государственной стратегии развития автомобилестроения на основе гармонизационного подхода. **Результаты:** разработан алгоритм гармонизации элементов модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения, который состоит из четырех этапов: 1) идентификация наличия бинарных противоречий между элементами модели (путем построения диагностических карт); 2) корректировка состава элементов модели для предотвращения противоречий; 3) оценка уровня гармонизации между элементами модели; 4) разработка полной или сокращенной программы гармонизации модели. Построены диагностические карты наличия бинарных противоречий в гармонизационной модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения. Оценен уровень гармонизации между элементами модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения. **Научная новизна:** разработанный алгоритм составляет методическую основу практической реализации гармонизационной модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения, которой, в отличие от имеющихся в научной литературе моделей государственного протекционизма автомобилестроения, предусмотрено гармонизацию унифицированной модели государственного регулирования развития автомобильной промышленности и стратегических наборов предприятий автомобилестроения. **Практическая значимость:** разработанный алгоритм гармонизации элементов модели формирования государственной стратегии развития автомобилестроения рекомендуется к применению органами государственной власти, к ведению которых относится управление развитием автомобильной промышленности.

Ключевые слова: автомобилестроение; государственная стратегия; государственное регулирование; гармонизация; бинарные противоречия.

UDC 338.45; JEL Classification: L 52

Shevchenko I.Yu. ALGORITHM OF HARMONIZATION OF THE ELEMENTS OF THE MODEL OF FORMATION OF THE STATE STRATEGY OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENT

Purpose: development of the algorithm of harmonization of the elements of the model of formation of the state strategy of the automotive industry development.

Methodology of research: method of analysis and synthesis, system approach, comparative analysis, expert and statistical methods, author's model of formation of the state strategy of the automotive industry development on the principles of the harmonization approach. **Findings:** the algorithm of harmonization of the elements of the model of formation of the state strategy of the automotive industry development is developed. This algorithm consists of four stages: 1) identification of the existence of the binary contradictions between the elements of the model (through the

construction of the diagnostic cards); 2) adjustment of the elements of the model for prevent the contradictions; 3) assessment of the level of harmonization between the elements of the model; 4) development of the complete or reduced program of harmonization of the model. The diagnostic cards of the existence of the binary contradictions in the harmonization model of formation of the state strategy of the automotive industry development are constructed. The level of harmonization between the elements of the model of formation of the state strategy of the automotive industry development is estimated. **Originality:** the developed algorithm is the methodological basis for the practical implementation of the harmonization model of formation of the state strategy of the automotive industry development, which, in contrast to the available in the scientific literature models of the state protectionism of the automotive industry development, provides for the harmonization of the unified model of the state regulation of development of the automotive industry and the strategic sets of the automotive enterprises. **Practical value:** the developed algorithm of harmonization of the elements of the model of formation of the state strategy of the automotive industry development is recommended for use by the state authorities, which responsible for the management of the automotive industry development.

Key words: automotive industry; state strategy; state regulation; harmonization; binary contradictions.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Шевченко Інна Юріївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: shevchenko.khnadu@gmail.com; ORCID ID: 0000-0003-0758-9244. Моб. (066) 187-28-30.

Шевченко Инна Юрьевна – кандидат экономических наук, доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г. Харьков, Украина.

Shevchenko Inna – PhD (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor of the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.