

ШЕВЧЕНКО

Інна Юрїївна

shevchenko.khnadu@gmail.com

УДК 338.26



к. е. н., доцент, Харківський  
національний автомобільно-  
дорожній університет

## СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ УКРАЇНИ: МЕТОДИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ НА ЗАСАДАХ ГАРМОНІЗАЦІЙНОГО ПІДХОДУ

## STRATEGY FOR THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN UKRAINE: METHODOLOGICAL AND APPLIED ASPECTS OF THE FORMATION BASED ON THE HARMONIZATION APPROACH

**SHEVCHENKO Inna Yuriivna** – PhD in Economics, Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University

У статті обґрунтовано стратегічні набори підприємств автомобілебудування України на основі варіаційного аналізу їх гармонізації зі заходами державного регулювання розвитку вітчизняної автомобільної промисловості. Виявлено, що в контексті застосування гармонізаційного підходу Стратегія розвитку автомобілебудування України буде включати наступні стратегії розвитку автовиробників: ПрАТ «Промавтоінвест» – стратегію диверсифікації як виробника легкових автомобілів, стратегію кластеризації як виробника вантажних автомобілів і автобусів; корпорації «Богдан» – стратегію санації як виробника легкових і вантажних автомобілів, стратегію реінжинірингу як виробника автобусів; ПрАТ «Єврокар» – стратегію інтеграції; ПрАТ «АвтоКрАЗ» – стратегію санації; ПрАТ «БАЗ» – стратегію санації; ПрАТ «Часівоярські автобуси» – стратегію диверсифікації; ПрАТ «Чернігівський автозавод» – стратегію кластеризації; ПАТ «Черкаський автобус» – стратегію інтеграції.

\* \* \*

В статье обоснованы стратегические наборы предприятий автомобилестроения Украины на основе вариационного анализа их гармонизации с мероприятиями государственного регулирования развития отечественной автомобильной промышленности. Выявлено, что в контексте применения гармонизационного подхода Стратегия развития автомобилестроения Украины будет включать следующие стратегии развития автопроизводителей: ЧАО «Промавтоинвест» – стратегию диверсификации как производителя легковых автомобилей, стратегию кластеризации как производителя грузовых автомобилей и автобусов; корпорации «Богдан» – стратегию санации как производителя легковых и грузовых автомобилей, стратегию реинжиниринга как производителя автобусов; ЧАО «Еврокар» – стратегию интеграции; ЧАО «АвтоКрАЗ» – стратегию санации; ЧАО «БАЗ» – стратегию санации; ЧАО «Часовоярские автобусы» – стратегию диверсификации; ЧАО «Черниговский автозавод» – стратегию кластеризации; ПАО «Черкасский автобус» – стратегию интеграции.

\* \* \*

**Introduction.** Automotive industry as the part of the machine-building complex belongs to the priority sectors of the Ukrainian economy. In recent years the enterprises of the domestic automotive industry are experiencing the difficult times of the losing the competitive positions in the national market and the crisis of the competitive potential. In such conditions the need for the development of the newest models of the formation of the state strategy for the automotive industry development is updated. Nowadays one of the newest models of the formation of the state strategy for the automotive industry development is the harmonization approach.

**The purpose** is the formation of the strategic sets of the domestic automotive enterprises as the part of the Strategy for the development of automotive industry in Ukraine on the basis of the harmonization approach.

**Results.** The strategic sets of the automotive enterprises in Ukraine are grounded on the basis of the variation analysis of their harmonization with the measures of the state regulation of the development of the domestic automobile industry.

**Conclusion.** In the context of the application of the harmonization approach, the Strategy for the development of the automotive industry in Ukraine will include the following strategies for the development of the automakers: PrJSC «Promavtoinvest» – the strategy of diversification as the manufacturer of cars, the strategy of clusterization as the manufacturer of trucks and buses; «Bohdan» corporation – the strategy of sanation as the manufacturer of cars and trucks, the strategy of reengineering as the manufacturer of buses; PrJSC «Eurocar» – the strategy of integration; PrJSC «AvtoKraZ» – the strategy of sanation; PrJSC «BAZ» – the strategy of sanation; PrJSC «Chasivoyarsky buses» – the strategy of diversification; PrJSC «Chernihiv autoplant» – the strategy of clusterization; PJSC «Cherkassy bus» – the strategy of integration.

**Ключові слова:** автомобілебудування, стратегія, гармонізація

**Ключевые слова:** автомобилестроение, стратегия, гармонизация

**Keywords:** automotive industry, strategy, harmonization

## ВСТУП

Згідно з Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку пріоритетних галузей економіки» від 14 серпня 2013 р. № 843-р однією з пріоритетних галузей економіки України визнано машинобудівний комплекс, до якого належить виробництво автотранспортних засобів [1].

На жаль, як свідчать результати попередніх досліджень [2-3] в останні роки підприємства автомобілебудування України переживають скрутні часи втрати конкурентних позицій на ринку та кризи складових конкурентного потенціалу – виробничого, кадрового, управлінського, інноваційно-інвестиційного, фінансового, стратегічного та ринкового потенціалів. Складність виявлених перепон розвитку автомобілебудівних підприємств свідчить про неможливість їх вирішення у процесі інерційного функціонування та потребує втручання держави, у першу чергу, через формування державної стратегії розвитку автомобілебудування України.

Наразі в Україні під час формування державної стратегії розвитку автомобілебудування застосовується суто централізований підхід, який не враховує особливостей функціонування конкретних автомобілебудівних підприємств. З огляду на невелику кількість автомобілебудівних підприємств в Україні, автором була розроблена гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування [4], якою передбачено взаємне узгодження стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств із заходами державного регулювання розвитку автомобільної промисловості.

Методологічним підґрунтям реалізації гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування є попередньо розроблені автором матриця стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств і уніфікована модель державного регулювання розвитку автомобільної промисловості.

Табл. 1 ілюструє результати діагностики наявності бінарних протиріч між складовими матриці стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств і уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості, табл. 2 – результати оцінювання гармонізації між складовими матриці стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств і уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості як елементів гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування.

У табл. 1 і табл. 2: 1 – закріплення в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галузі промисловості та статті експорту; 2 – створення сприятливих умов для іноземного та національного інвестування; 3 – законодавче закріплення вимог до спільних автомобілебудівних підприємств; 4 – ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво; 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 автомо-

більну 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; 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; 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».

Здійснено апробацію розроблених методичних положень стосовно гармонізації елементів гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування на прикладі автомобілебудівного комплексу України.

**МЕТА РОБОТИ** полягає у формуванні стратегічних наборів вітчизняних автомобілебудівних підприємств як частини Стратегії розвитку автомобілебудування України на засадах гармонізаційного підходу.

## МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Під час проведення дослідження використано такі методи як метод аналізу та синтезу, системний підхід, експертні методи, варіаційний аналіз.

## РЕЗУЛЬТАТИ

Скориставшись результатами матричної діагностики розвитку підприємств вітчизняного автомобілебудування [3], представимо у табл. 3-5 результати варіаційного аналізу гармонізації елементів державної стратегії розвитку автомобілебудування України.

Найвищий рівень гармонізації елементів державної стратегії розвитку легкового автомобілебудування України досягається у разі реалізації ПрАТ «Промавтоінвест» стратегії диверсифікації, корпорацією «Богдан» – стратегії санації, ПрАТ «Єврокар» – стратегії інтеграції.

Гармонізація елементів державної стратегії розвитку вантажного автомобілебудування України максимізується у разі реалізації ПрАТ «Промавтоінвест» стратегії кластеризації, корпорацією «Богдан» і ПрАТ «АвтоКРАЗ» – стратегії санації.

Таблиця 1

Діагностика наявності бінарних протиріч між елементами гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування [розроблено автором]

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
квадрант № 1 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
екстенсифікація	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
квадрант № 2 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	x	x	x	-	-	-	x	-
квадрант № 3 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x
інтеграція	-	x	+	x	x	x	x	-	+	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x
квадрант № 4 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтеграція	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x
ревіталізація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x
квадрант № 5 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
модифікація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-	x	x	x	x	x	x
квадрант № 6 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
реорганізація	-	-	-	x	x	-	-	-	-	x	-	x	-	-	-	x	-	x	-	x	x	x	-	-	x	-	-
реінжиніринг	-	-	-	x	x	-	-	-	-	x	-	x	-	-	-	x	-	x	-	x	x	x	-	-	x	-	-
квадрант № 7 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
санація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	-	x	-	-	-	-	-
ліквідація	+	+	-	-	-	-	-	-	-	x	+	x	-	-	-	+	+	x	x	+	x	-	-	+	-	-	-
квадрант № 8 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
екстенсифікація	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	-	-	-	-
квадрант № 9 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
кластеризація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	-	x
стабілізація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	-	x
квадрант № 10 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
стабілізація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	-	x
диференціація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	-	x
квадрант № 11 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
модифікація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	x	x	x	x	x	-	x	x
диверсифікація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	-	x	x	-	x	x	x	x	x	x	-	x	x
квадрант № 12 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
скорочення	+	+	-	-	-	-	-	-	-	x	+	x	-	-	-	-	+	+	x	x	+	x	-	-	+	-	-
реструктуризація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	-	x	-	-	-	-	-
квадрант № 13 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	-	-	-	-
квадрант № 14 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	-	-	x	x	x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	x	x	x	x	-	-	-	x	-	-
квадрант № 15 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
інтенсифікація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	-	x
квадрант № 16 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
модифікація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	-	x	x
модернізація	-	x	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	-	x	x
квадрант № 17 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
реконструкція	-	-	-	x	x	x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	-	-	-
реінжиніринг	-	-	-	x	x	x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	x	-	-	-
квадрант № 18 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
реструктуризація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-
квадрант № 19 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
екстенсифікація	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	x	-	x	x	x	-	-	-	-	-
кластеризація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	x	x	x	x	-	-	-	-	-	-
квадрант № 20 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
перепрофілювання	-	x	-	-	-	-	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	x	x	x	x	-	x	-	-	-	-
диверсифікація	-	x	-	-	-	-	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	x	x	x	x	-	x	-	-	-	-
квадрант № 21 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																											
перепрофілювання	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	-	-	-	-
диверсифікація	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	-	-	-	-

Таблиця 2

Діагностика гармонізації елементів гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування [розроблено автором]

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	28	29	X
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	28	29		
квадрант № 1 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
екстенсифікація	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	x	2	2	2	2	2	x	x	x	x	1	1	2	1	1	2	1,67	0,83	
квадрант № 2 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
інтенсифікація	2	2	2	x	1	2	2	1	2	2	x	2	2	2	2	2	2	x	x	x	x	2	2	x	1	2	1,83	0,92	
квадрант № 3 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
інтенсифікація	2	x	2	x	x	x	2	1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	2	x	x	x	x	x	x	1,80	0,90	
квадрант № 4 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
інтеграція	2	x	2	x	x	x	2	1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	2	x	x	x	x	x	x	1,80	0,90	
ревіталізація	2	x	1	x	x	x	1	2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	2	x	x	x	x	x	x	1,60	0,80	
квадрант № 5 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
модифікація	2	x	1	x	x	x	2	1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	2	x	x	x	x	x	x	x	x	1,67	0,83	

Продовження табл. 2

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	28	29	30	
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																													
санація	2	2	2	2	1	2	1	1	×	2	×	1	2	1	2	×	×	2	×	×	2	×	1	2	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	×	×	×	×	×	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
квадрант № 11 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
модифікація	2	×	1	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	1	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	1	×	1,50	0,75
диверсифікація	2	×	2	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	1	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,63	0,82
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	×	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	×	2	×	×	×	2	1	×	×	2	×	×	×	×	×	×	2	×	×	×	×	×	×	×	1	×	1,71	0,86
квадрант № 17 матриці розвитку автомобілебудівних підприємств																													
реконструкція	2	2	1	×	×	1	2	2	×	2	×	1	1	1	×	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	1,43	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	

\* $K_{\text{гам}}$  – коефіцієнт гармонізації (відношення середньої бальної оцінки до максимальної бальної оцінки. Інтерпретація бальних оцінок: 0 – гармонізація відсутня; 1 – часткова гармонізація; 2 – повна гармонізація).

Таблиця 3

## Гармонізація елементів державної стратегії розвитку легкового автомобілебудування України

[розроблено автором]

Варіації	Стратегії розвитку виробників легкових автомобілів					$K_{\text{гам}}$
	«Промавтоінвест»		«Богдан»	«Єврокар»		
	модифікація	диверсифікація	санація	інтеграція	ревіталізація	
варіант 1	•	•	•	•	•	0,81
варіант 2		•	•	•	•	0,83
варіант 3	•		•	•	•	0,81
варіант 4	•	•	•	•		0,82
варіант 5	•	•	•		•	0,79
варіант 6	•		•	•		0,81
варіант 7	•		•	•	•	0,78
варіант 8		•	•	•		0,84
варіант 9		•	•		•	0,80

Таблиця 4

## Гармонізація елементів державної стратегії розвитку вантажного автомобілебудування України

[розроблено автором]

Варіації	Стратегії розвитку виробників вантажних автомобілів				$K_{\text{гам}}$
	«Промавтоінвест»		«Богдан»	«АвтоКрАЗ»	
	кластеризація	стабілізація	санація	санація	
варіант 1	•		•	•	0,83
варіант 2		•	•	•	0,80
варіант 3	•	•	•	•	0,82

Таблиця 5

Гармонізація елементів державної стратегії розвитку автобусобудування України [розроблено автором]

Варіанти	Стратегія розвитку виробників автобусів											K <sub>гарт</sub>	
	«Промавтоінвест»		«Богдан»		«БАЗ»	«Часівоявські автобуси»		«Чернігівський автозавод»		«Черкаський автобус»			
	кластери-зація	стабілізація	реорганізація	реінжиніринг	санація	модифікація	диверсифікація	кластери-зація	стабілізація	інтеграція	ревіталізація		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
варіант 1	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 2		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 3	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 4	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 5	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 6	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 7	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 8	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 9	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 10	•	•	•		•	•	•	•	•		•	•	0,81
варіант 11	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 12	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 13	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 14		•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 15		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 16	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 17	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 18	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 19	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,84
варіант 20		•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 21		•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 22		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 23		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 24	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 25	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 26		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 27		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 28	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 29	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 30	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 31	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,84
варіант 32	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 33	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 34	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 35	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 36	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,84
варіант 37	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 38	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,85
варіант 39	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,84
варіант 40		•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 41		•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,80
варіант 42		•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 43		•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 44				•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 45		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 46		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,84
варіант 47		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 48	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 49	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 50	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 51	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 52	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 53	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,84
варіант 54	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 55	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 56	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 57	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 58	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 59	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 60		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 61		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 62		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 63		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 64	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 65	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 66	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 67	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 68		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 69		•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	0,80
варіант 70		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 71		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 72	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 73	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 74	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 75	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82

Продовження табл. 5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
варіант 76	•	•	•		•	•	•	•		•	•	•	0,82
варіант 77	•	•	•		•	•	•		•	•	•	•	0,81
варіант 78	•	•		•	•	•	•	•		•	•	•	0,83
варіант 79	•	•		•	•	•	•		•	•	•	•	0,82
варіант 80	•		•	•	•	•	•	•		•	•	•	0,82
варіант 81	•		•	•	•	•	•		•	•	•	•	0,82
варіант 82		•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	0,82
варіант 83		•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	0,81
варіант 84	•		•		•	•		•		•			0,82
варіант 85	•		•		•	•		•			•		0,81
варіант 86	•		•		•	•			•	•			0,81
варіант 87	•		•		•	•			•		•		0,80
варіант 88	•		•		•		•	•		•			0,84
варіант 89	•		•		•		•	•			•		0,82
варіант 90	•		•		•	•			•	•			0,82
варіант 91	•		•		•	•			•		•		0,81
варіант 92	•			•	•	•		•		•			0,84
варіант 93	•			•	•	•			•		•		0,83
варіант 94	•			•	•	•			•	•			0,83
варіант 95	•			•	•	•			•		•		0,81
варіант 96	•			•	•		•	•		•			0,85
варіант 97	•			•	•		•	•			•		0,84
варіант 98	•			•	•		•		•	•			0,84
варіант 99	•			•	•		•		•		•		0,83
варіант 100		•	•		•	•		•		•			0,81
варіант 101		•	•		•	•		•			•		0,80
варіант 102		•	•		•	•			•	•			0,80
варіант 103		•	•		•	•			•		•		0,78
варіант 104		•	•		•	•	•	•		•			0,82
варіант 105		•	•		•	•		•			•		0,81
варіант 106		•	•		•	•		•		•	•		0,81
варіант 107		•	•		•	•	•		•		•		0,80
варіант 108		•		•	•	•		•		•			0,83
варіант 109		•		•	•	•		•			•		0,81
варіант 110		•		•	•	•			•	•			0,82
варіант 111		•		•	•	•			•		•		0,80
варіант 112		•		•	•		•	•		•			0,84
варіант 113		•		•	•		•	•			•		0,83
варіант 114		•		•	•		•		•	•			0,83
варіант 115		•		•	•		•		•		•		0,81
варіант 116	•	•	•		•	•		•		•			0,82
варіант 117	•	•	•		•	•		•		•	•		0,81
варіант 118	•	•	•		•	•			•	•			0,81
варіант 119	•	•	•		•	•			•		•		0,80
варіант 120	•	•	•		•	•	•			•			0,83
варіант 121	•	•	•		•	•		•	•		•		0,82
варіант 122	•	•	•		•	•		•		•	•		0,82
варіант 123	•	•	•		•	•	•		•		•		0,81
варіант 124	•	•		•	•	•		•		•			0,84
варіант 125	•	•		•	•	•		•			•		0,82
варіант 126	•	•		•	•	•			•	•			0,83
варіант 127	•	•		•	•	•			•		•		0,81
варіант 128	•	•		•	•		•	•		•			0,85
варіант 129	•	•		•	•		•	•			•		0,83
варіант 130	•	•		•	•		•		•	•			0,84
варіант 131	•	•		•	•		•		•		•		0,82
варіант 132	•	•	•	•	•	•		•		•			0,83
варіант 133	•	•	•	•	•	•		•			•		0,81
варіант 134	•	•	•	•	•	•			•	•			0,82
варіант 135	•	•	•	•	•	•			•		•		0,80
варіант 136	•	•	•	•	•		•	•		•			0,83
варіант 137	•	•	•	•	•		•	•			•		0,82
варіант 138	•	•	•	•	•		•		•	•			0,83
варіант 139	•	•	•	•	•		•		•		•		0,81
варіант 140	•		•	•	•	•		•		•			0,83
варіант 141	•		•	•	•	•		•			•		0,81
варіант 142	•		•	•	•	•			•	•			0,82
варіант 143	•		•	•	•	•			•		•		0,80
варіант 144	•		•	•	•		•	•					0,84
варіант 145	•		•	•	•		•	•			•		0,82
варіант 146	•		•	•	•		•		•	•			0,83
варіант 147	•		•	•	•		•		•		•		0,81
варіант 148		•	•	•	•	•		•		•			0,82
варіант 149		•	•	•	•	•		•			•		0,80
варіант 150		•	•	•	•	•			•	•			0,81
варіант 151		•	•	•	•	•			•		•		0,79
варіант 152		•	•	•	•		•	•		•			0,83
варіант 153		•	•	•	•		•	•			•		0,81
варіант 154		•	•	•	•		•		•	•			0,82
варіант 155		•	•	•	•		•		•		•		0,80
варіант 156	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		0,82

Продовження табл. 5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
варіант 157	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 158	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 159	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 160	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 161	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 162	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 163	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,80
варіант 164	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,84
варіант 165	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 166	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 167	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 168	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,83
варіант 169	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 170	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 171	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 172	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,82
варіант 173	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 174	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,81
варіант 175	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0,80

Максимізація значень коефіцієнтів гармонізації елементів державної стратегії розвитку автобусобудування України досягається при реалізації ПрАТ «Промавтоінвест» стратегії кластеризації, корпорацією «Богдан» – стратегії реінжинірингу, ПрАТ «БАЗ» – стратегії санації, ПрАТ «Часівоярські автобуси» – стратегії диверсифікації, ПрАТ «Чернігівський автозавод» – стратегії кластеризації, ПАТ «Черкаський автобус» – стратегії інтеграції.

#### ВИСНОВКИ

У разі реалізації досліджених елементів матриці стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств і уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобільної промисловості, коефіцієнт гармонізації елементів державної стратегії розвитку автомобілебудування України, розробленої на засадах гармонізаційного підходу, буде становити 0,84.

#### Список використаних джерел

1. Про затвердження переліку пріоритетних галузей економіки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2013 р., № 843-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/843-2013-p> (дата звернення: 13.05.2019).
2. Dmitriev I., Shevchenko I. Problems and prospects of

development of the automotive industry in Ukraine. *Periodyk naukowy Akademii Polonijnej*. 2017. № 20 (2017). pp. 11-23.

3. Шевченко І.Ю. Інтегральна оцінка конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2018. № 2(21). С. 211-233.

4. Шевченко І.Ю. Гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. *Економіка. Фінанси. Право*. 2019. № 4/1. С. 34-38.

#### References

1. On approval of the list of the priority sectors of the economy: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated August 14, 2013, No 843-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/843-2013-p> (in Ukrainian)
2. Dmitriev I., Shevchenko I. Problems and prospects of development of the automotive industry in Ukraine. *Periodyk naukowy Akademii Polonijnej*. 2017. № 20 (2017). pp. 11-23.
3. Shevchenko I.Yu. Integral assessment of the competitiveness of the automotive enterprises of Ukraine. *Problems and prospects of the entrepreneurship development*. 2018. № 2(21). pp. 211-233. (in Ukrainian)
4. Shevchenko I.Yu. Harmonization model for the formation of the state strategy of the automotive industry development. *Economics. Finances. Law*. 2019. № 4/1. pp. 34-38. (in Ukrainian)