

Інна Ю. Шевченко\*

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ДЕРЖАВНОГО ПРОГРАМУВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

*У статті сформовано Концепцію Державної цільової програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року. Пропонована концепція розвитку автомобілебудівного комплексу України вирізняється: змістовно-структурною досконалістю у порівнянні з попередніми концепціями стимулювання виробництва автомобілів; застосуванням гармонізаційного підходу при формуванні концептуальних положень розвитку автомобілебудівної галузі.*

*Ключові слова:* автомобілебудування; автомобілебудівний комплекс; виробництво автомобілів; концепція; державне програмування; державна цільова програма.

*Рис. 1. Таб. 2. Літ. 11.*

*DOI 10.32752/1993-6788-2019-1-218-70-81*

Инна Ю. Шевченко

## КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРОГРАММИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ

*В статье сформировано Концепцию Государственной целевой программы развития автомобилестроения Украины на период до 2025 года. Предлагаемая концепция развития автомобилестроительного комплекса Украины отличается: содержательно-структурным совершенством по сравнению с предыдущими концепциями стимулирования производства автомобилей; применением гармонизационного подхода при формировании концептуальных положений развития автомобилестроительной отрасли.*

*Ключевые слова:* автомобилестроение; автомобилестроительный комплекс; производство автомобилей; концепция; государственное программирование; государственная целевая программа.

Inna Yu. Shevchenko

## CONCEPTUAL PROVISIONS OF THE STATE PROGRAMMING OF DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY OF UKRAINE

*In the article the Concept of the State target program of development of the automotive industry of Ukraine for the period up to 2025 is formed. The proposed concept of development of the automotive complex of Ukraine differs: the meaningful and structural perfection in comparison with the previous concepts of stimulation of the automobile manufacturing; the applying of the harmonization approach for formation of the conceptual provisions of development of the automotive industry.*

*Keywords:* automotive industry; automotive complex; automobile manufacturing; concept; state programming; state target program.

*Peer-reviewed, approved and placed: 09.08.2019.*

**Постановка проблеми.** Автомобілебудування займає важливе місце у світовій економіці. Згідно даних Міжнародної організації виробників автомобілів, наразі консолідований внесок автовиробників у національні

<sup>1</sup> Kharkiv National Automobile and Highway University, Kharkiv, Ukraine.

бюджети складає більше 1,8 трлн дол. США; інвестиції в автомобілебудівну галузь – більше 84 млрд. дол. США; кількість зайнятих в автомобілебудуванні – більше 6,8 млн. працівників [1-2]. Автомобілебудування належить до галузей із високими показниками доданої вартості, що стимулює уряди країн до розвитку власних автомобілебудівних комплексів.

Автомобілебудівний потенціал України було закладено ще в радянські часи через заснування 4 автомобілебудівних заводів – Запорізького, Кременчуцького, Львівського та Луцького. Вже у пострадянський період було засновано Кременчуцький автоскладальний завод, Черкаський автобусний завод, завод «Єврокар», Бориспільський автозавод, Чернігівський автозавод. Щорічне нарощування виробничих потужностей дозволило вітчизняним автовиробникам вийти у 2008 р. на рекордний обсяг виробництва автомобілів – 423127 автомобілів і, тим самим, зайняти 27-е місце у рейтингу найбільших країн-автовиробників. Нажаль, світова економічна криза завдала нищівного удару автомобілебудівному комплексу України – вже у 2009 р. обсяги виробництва автомобілів скоротилися на 83,6% [3-4].

Десятиріччя потому перепони розвитку вітчизняної автомобільної промисловості не були усунені. Натомість у автовиробників з'явилися нові проблеми, на кшталт масового ввезення з митної території Європейського Союзу під виглядом транзиту чи тимчасового ввезення вживаних легкових автомобілів, які в подальшому не підлягають належному вивезенню та незаконно експлуатуються на території України. Як наслідок, сьогодні вітчизняні автовиробники знаходяться на межі виживання: обсяги виробництва автомобілів зменшуються; стрімко втрачаються позиції на національному автомобільному ринку; конкурентний автовиробників демонструє ознаки кризи; життєві цикли автомобілебудівних підприємств переважно характеризуються етапами стагнації, спаду та кризи [5]. Системність і комплексність проблем функціонування автомобілебудівного комплексу України свідчить про неможливість їх вирішення в процесі інерційного функціонування. В таких умовах актуалізується необхідність активного провадження державного протекціонізму розвитку автомобілебудування України на засадах програмно-цільового методу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** З огляду на постійно зростаючий динамізм економічного середовища програмно-цільовий метод державного регулювання економіки набуває все більшої популярності. Так, М. Квак наголошує на тому, що «роль програмно-цільового методу в управлінні національною економікою зростає, адже головними перевагами його застосування в державному стратегічному менеджменті є підвищення ефективності реагування на зміни в умовах невизначеності та швидка адаптація державної політики до них» [6]. Разом з тим, державне цільове програмування розвитку економіки в Україні має суттєві недоліки: зокрема, як зазначає Я. Заріцька, «типovими є виникнення затримок у реалізації програми та перенесення на більш пізній час термінів реалізації, істотне звуження поля та рівня намічених програмних цілей і задач» [7].

В Україні офіційний початок державного програмування розвитку автомобілебудування датується 2006 р. зі схваленням Розпорядженням

Кабінету Міністрів України «Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року», якою передбачалося досягнення доволі амбітних показників розвитку вітчизняного автомобілебудівного комплексу, зокрема: доведення річних обсягів виробництва легкових автомобілів до 500 тис. од., вантажних автомобілів до 45 тис. од., автобусів до 20 тис. од.; підвищення рівня зайнятості населення через додаткове створення 15-20 тис. робочих місць [8]. У попередньому дослідженні [9] було здійснено оцінювання ефективності реалізації Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року, за результатами якого виявлено, що зазначений програмний документ мав значну соціально-економічну ефективність у перші роки реалізації та високу ймовірність досягнення поставлених програмних результатів у разі ненастання світової фінансової кризи.

У 2014 р. Розпорядженням Кабінету Міністрів України було затверджено Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року, реалізація якої має забезпечити створення 46,8 тис. нових робочих місць у виробництві автомобілів і зростання обсягів виробництва легкових автомобілів до 734,4 тис. од. [10]. Не дивлячись на те, що строк реалізації програмного документу ще не завершився, цілком зрозумілою є недосяжність зазначених показників. Справедливим буде відмітити, що неефективність Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року викликана не лише турбулентними умовами функціонування автовиробників, а й певною змістовно-структурною недосконалістю даного програмного документу – потребують уточнення: поетапний порядок реалізації обраних шляхів і способів розв'язання проблем із зазначенням тривалості, паралельності та послідовності робіт; внесок провідних вітчизняних автомобілебудівних підприємств у досягнення очікуваних кількісних результатів реалізації програми; перелік установ, що беруть участь у реалізації програми, їх підпорядкування [11].

З урахуванням зазначеного актуальним є розроблення новітнього концептуального підґрунтя державного програмування розвитку автомобілебудування України на наступне п'ятиріччя.

**Метою статті** є розроблення Концепції Державної цільової програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року.

**Основні результати дослідження.** На підставі результатів попередніх досліджень, пропонуємо такий перелік заходів Концепції Державної цільової програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року (далі – Програма) щодо:

- 1) проголошення на загальнодержавному рівні та закріплення в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галуззі промисловості та статті експорту;
- 2) ліцензування автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки;
- 3) законодавчого закріплення вимог до спільних автомобілебудівних підприємств;

4) законодавчого закріплення та контролю рівня локалізації автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобілів;

5) створення Західного автомобільного кластеру в складі корпорації «Богдан» (Луцьке відділення), ПрАТ «Єврокар», ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Україна», ТОВ «Ядзакі Україна», ТОВ «Гроклін-Карпати», ТОВ «Унгвайер», ТОВ «Форшнер Україна», ТОВ «Джентерм Україна», НВП «Точприлад», ТОВ «Кромберг енд Шуберт Україна», ТОВ «ЛЕОНИ Ваерінг Системс», ПрАТ «Концерн-Електрон», ТОВ «СП Сферос-Електрон», Індустріальний парк «Соломоново», ТОВ «Науковий парк Ужгородського національного університету», Національний університет «Львівська політехніка», Луцький національний технічний університет, Ужгородський національний університет, Мукачівський державний університет за участю Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, обласних і районних державних адміністрацій, територіальних громад, Агенцій регіонального розвитку у Закарпатській, Львівській і Волинській областях;

6) посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні розвитку автомобілебудівного комплексу, що має отримувати відображення в коригуванні програм соціально-економічного розвитку регіонів у напрямку стимулювання показників, здійснюючих найбільш вагомий вплив на попит на автомобілі вітчизняного виробництва на регіональному ринку;

7) створення ефективної системи кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості через налагодження співробітництва автомобілебудівних підприємств і закладів вищої освіти в процесі спільного надання освітніх послуг на засадах дуальної форми навчання;

8) створення сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів;

9) обмеження імпорту автомобільної техніки;

10) обмеження імпорту комплектуючих для автомобілів у разі виробництва їх аналогів у країні;

11) встановлення високої ставки імпортного мита на автомобільну техніку та комплектуючі;

12) надання податкових пільг виробникам автомобілів і комплектуючих;

13) повернення податків автовиробникам-експортерам;

14) державної підтримки розвитку суміжних галузей;

15) розроблення та реалізації державних програм пільгового автокредитування;

16) зменшення ставки податку на купівлю вітчизняного автомобіля та розміру реєстраційного збору;

17) державного кредитування автовиробників на пільгових умовах;

18) державного поручительства за автовиробників перед кредиторами і контрагентами;

19) державного субсидування ПрАТ «Промавтоінвест» і ПрАТ «Чернігівський автозавод» для стимулювання регіонального розвитку;

20) державного субсидування ПрАТ «Промавтоінвест», ПрАТ «Часівоярські автобуси» та корпорації «Богдан» для здійснення модернізації;

- 21) державного субсидування корпорації «Богдан», ПрАТ «АвтоКрАЗ» і ПрАТ «БАЗ» для здійснення реструктуризації;
- 22) державного субсидування ПрАТ «Єврокар» і ПАТ «Черкаський автобус» для здійснення «горизонтальних заходів»;
- 23) встановлення мінімального обсягу виробництва автомобілів;
- 24) запровадження сертифікації автомобілів;
- 25) здійснення державних замовлень на виробництво автомобілів;
- 26) регулювання рівня цін на автомобільну техніку та комплектуючі;
- 27) запровадження прискореної амортизації для комерційного автотранспорту;
- 28) реалізації державних «утилізаційних програм», якими передбачається надання знижок на нові автомобілі у разі обміну застарілих автомобілів;
- 29) сприяння реалізації ПрАТ «Промавтоінвест» стратегії диверсифікації як виробника легкових автомобілів, стратегії кластеризації як виробника вантажних автомобілів і автобусів;
- 30) сприяння реалізації корпорацією «Богдан» стратегії санації як виробника легкових і вантажних автомобілів, стратегії реінжинірингу як виробника автобусів;
- 31) сприяння реалізації ПрАТ «Єврокар» стратегії інтеграції;
- 32) сприяння реалізації ПрАТ «АвтоКрАЗ» стратегії санації;
- 33) сприяння реалізації ПрАТ «БАЗ» стратегії санації;
- 34) сприяння реалізації ПрАТ «Часівоярські автобуси» стратегії диверсифікації;
- 35) сприяння реалізації ПрАТ «Чернігівський автозавод» стратегії кластеризації;

36) сприяння реалізації ПАТ «Черкаський автобус» стратегії інтеграції.

Табл. 1 містить план реалізації Програми.

Реалізація Програми дасть змогу забезпечити:

- зростання обсягів виробництва автомобілів до 40 тис. од. у 2025 році, в тому числі легкових автомобілів – до 34 тис. од., вантажних автомобілів – до 2 тис. од., автобусів – до 4 тис. од.;
- відновлення частки автомобілів вітчизняного виробництва в загальному обсязі проданих автомобілів на внутрішньому ринку до 50 відсотків у 2025 році, у тому числі легкових автомобілів – до 30 відсотків, вантажних автомобілів – до 40 відсотків, автобусів – до 80 відсотків;
- створення до 2025 року близько 10 тис. нових робочих місць у виробництві автомобілів, у тому числі у виробництві легкових автомобілів – 5 тис. робочих місць, у виробництві вантажних автомобілів – 2 тис. робочих місць, у виробництві автобусів – 3 тис. робочих місць;
- підвищення конкурентного потенціалу (виробничого, кадрового, управлінського, інноваційно-інвестиційного, фінансового, стратегічного та ринкового потенціалу) вітчизняних автовиробників;
- модифікацію життєвого циклу вітчизняного автомобілебудування;
- впровадження інноваційних технологій у автовиробництво;
- покращення якості автомобілебудівної продукції, забезпечення її відповідності міжнародним стандартам;

Таблиця 1. План реалізації Програми, авторська розробка

№ з/п заходу*	2020 рік	2021 рік	2022 рік	2023 рік	2024 рік
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	•				
30	•				
31	•	•	•	•	•
32	•				
33	•				
34	•				
35	•				
36	•	•	•	•	•

\* згідно нумерації заходів у тексті.

- розширення ринків експорту продукції підприємств вітчизняної автомобілебудівної промисловості;
- зниження рівня імпортозалежності автомобілебудівного комплексу;
- збільшення податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів.

Табл. 2 містить розподілення основних очікуваних результатів реалізації Програми за автомобілебудівними підприємствами та роками.

У відповідності до положень гармонізаційного підходу пропонується така організаційна структура виконання Програми у складі:

Таблиця 2. Очікувані результати реалізації Програми, авторська розробка

Показники	2020 рік			2021 рік			2022 рік			2023 рік			2024 рік																																
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3																														
Обсяг виробництва автомобілів, тис., у т.ч.:	3,2	1,3	7,5	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,03	-	0,45	0,09	0,05	0,03	0,07	0,05	0,05	0,05	0,07	0,07	0,09	0,07	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,09	0,25						
легкових автомобілів;	2,5	1,0	7,5	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5			
вантажних автомобілів;	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
вантажних автобусів.	0,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2
Частка в обсязі проданих автомобілів на внутрішньому ринку, %, у т.ч.:	7,7	4,3	9,0	9,0	9,0	9,0	4,0	9,0	4,0	9,0	9,0	9,0	12,0	13,0	13,0	14,0	14,0	14,0	15,0	15,0	15,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0			
легкових автомобілів;	5	1	9	-	-	-	-	-	-	3	3	3	6	6	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
вантажних автомобілів;	11	4	-	6	13	8	13	13	13	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
автобусів.	7	8	-	8	13	8	5	5	5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Нові робочі місця, тис., у т.ч. у	0,32	0,09	0,45	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,01	0,04	0,04	0,04	0,02	0,02	0,02	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04			
виробництва легкових автомобілів;	0,10	0,05	0,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
вантажних автомобілів;	0,20	0,01	-	0,02	0,02	0,02	-	-	-	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06			
вантажних автобусів.	0,02	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Закінчення табл. 1

Показники	2020 рік								2021 рік								2022 рік								2023 рік								2024 рік							
	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8
Підвищення конкурентного потенціалу, % у т.ч.:	10	10	13	9	9	9	10	12	14	14	16	18	20	15	16	18	20	25	22	21	23	15	13	10	9	11	14	18	23	27	30	32	33	26	31	22	17	20	18	23
виробничого;	10	12	11	13	18	15	16	16	15	18	19	20	15	16	18	20	25	22	21	23	15	13	10	9	11	14	18	23	27	30	32	33	26	31	22	17	20	18	23	
кадрового;	15	15	20	13	18	16	16	16	15	18	19	20	15	16	18	20	25	22	21	23	15	13	10	9	11	14	18	23	27	30	32	33	26	31	22	17	20	18	23	
Управлінсько-інноваційно-інвестиційного;	6	8	7	9	14	11	12	12	11	14	14	11	18	11	16	16	16	17	19	20	18	19	7	7	10	10	10	14	16	24	26	27	28	29	29	26	27	20	28	
фінансового;	8	12	10	14	17	11	12	12	10	14	14	10	18	11	16	16	16	17	19	20	18	19	5	5	8	10	10	14	16	24	26	27	28	29	29	26	27	20	28	
стратегічного;	9	11	10	12	17	14	15	15	14	17	19	19	14	19	19	19	19	20	22	21	21	22	10	10	12	14	14	16	24	26	27	28	29	30	32	33	26	27	20	28
ринкового.	10	14	14	8	12	7	12	12	12	14	14	14	19	14	14	19	19	20	22	21	21	22	12	12	16	16	23	24	24	26	27	28	29	30	32	33	26	27	20	28
Етапи життєвого циклу виробників	9; 11	6; 7	4	7	7	11	9	4	6	7	11	9	4	4	3	4	4	4	9	9	9	9	9	10	10	10	11	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
легкових автомобілів;	11	7	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
вантажних автомобілів;	9	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
автобусів.	9	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1 – ПрАТ «Промавтоінвест»; 2 – корпорація «Болдан»; 3 – ПрАТ «Сврокар»; 4 – ПрАТ «АвтоКрАЗ»; 5 – ПрАТ «БАЗ»; 6 – ПрАТ «Часівоярські автобуси»; 7 – ПрАТ «Чернігівський автозавод»; 8 – ПАТ «Черкаський автобус».



- на макрорівні – Кабінету Міністрів України, а саме: Міністерства економічного розвитку і торгівлі України; Міністерства регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ України; Міністерства оборони України; Міністерства освіти і науки України;

- на мезорівні – обласних державних адміністрацій та обласних рад;

- на мікрорівні – автомобілебудівних підприємств.

До відання Кабінету Міністрів України належить здійснення контролю за виконанням Програми та безпосереднє забезпечення виконання заходів щодо:

- проголошення на загальнодержавному рівні та закріплення в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галуззі промисловості та статті експорту;

- ліцензування автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки;

- законодавчого закріплення вимог до спільних автомобілебудівних підприємств;

- законодавчого закріплення та контролю рівня локалізації автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобілів;

- розроблення та реалізації державних програм пільгового автокредитування;

- реалізації державних «утилізаційних програм», якими передбачається надання знижок на нові автомобілі у разі обміну застарілих автомобілів.

Міністерством економічного розвитку і торгівлі України має бути забезпечено виконання заходів під порядковими номерами 5, 8-14, 16-27, 29-36. Реалізація Міністерством економічного розвитку і торгівлі України завдання щодо здійснення державних замовлень на виробництво автомобілів передбачається спільно з Міністерством оборони України. Виконання завдання щодо сприяння реалізації стратегій автовиробників передбачається спільно з обласними державними адміністраціями та обласними радами.

На Міністерство регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ України, обласні державні адміністрації та обласні ради покладено виконання завдання щодо посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні розвитку автомобілебудівного комплексу через коригування програм соціально-економічного розвитку регіонів у напрямку стимулювання показників, здійснюючих найбільш вагомий вплив на попит на автомобілі вітчизняного виробництва на регіональному ринку.

Міністерством освіти і науки України буде координуватися виконання завдання щодо створення ефективної системи кадрового забезпечення розвитку автомобільної промисловості через налагодження співробітництва автомобілебудівних підприємств і закладів вищої освіти в процесі спільного надання освітніх послуг на засадах дуальної форми навчання.

ПрАТ «Промавтоінвест», корпорація «Богдан», ПрАТ «Єврокар», ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПрАТ «БАЗ», ПрАТ «Часівоярські автобуси», ПрАТ «Чернігівський автозавод» і ПАТ «Черкаський автобус» відповідальні за досягнення кількісних показників виконання програми відповідно до календарного плану, якісну та своєчасну реалізацію стратегій розвитку з урахуванням запланованої модифікації їх життєвих циклів.

З урахуванням зазначеного на рис. 1 представлено концептуальну модель Програми.

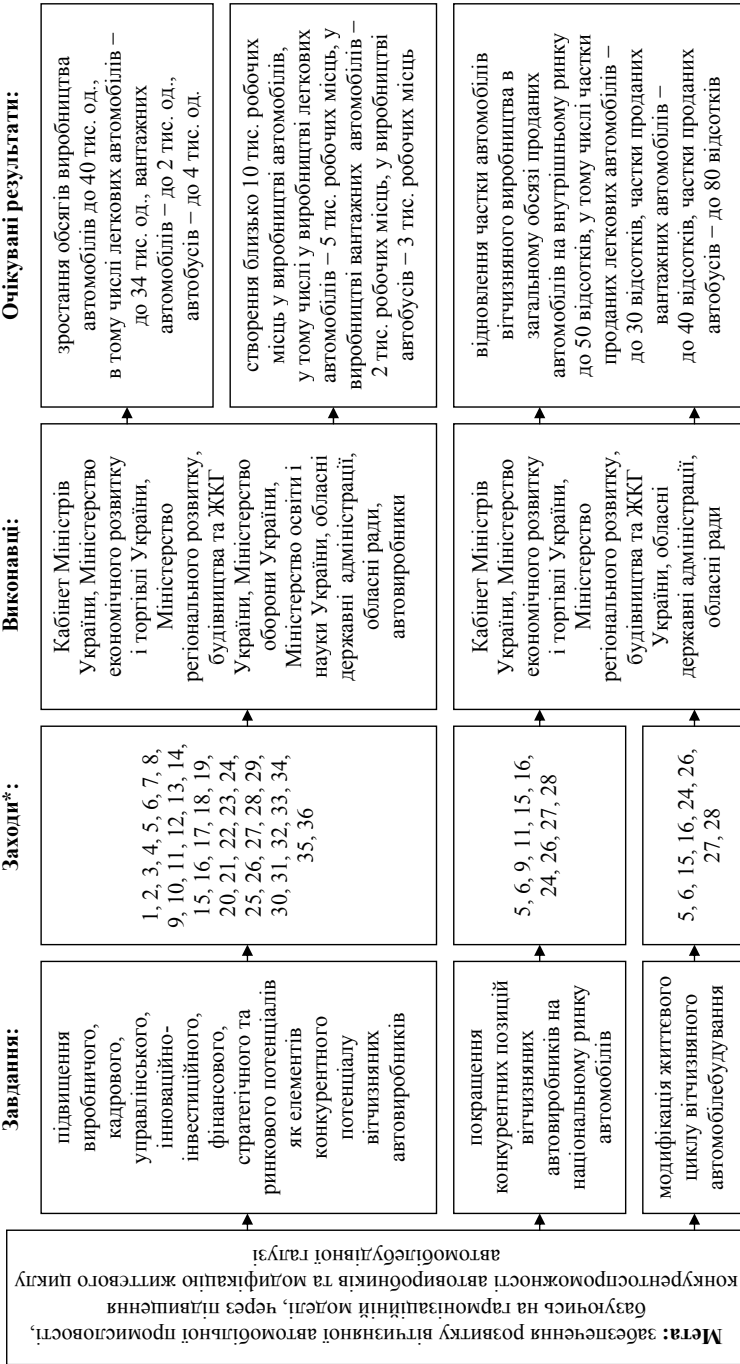


Рис. 1. Концептуальна модель Програми, автормська розробка

\* згідно нумерації заходів у тексті.

**Висновки.** Таким чином, у розробленій Концепції Державної цільової програми розвитку автомобілебудування України на період до 2025 року нівельовано змістовно-структурні недоліки Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року та Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року. Разом з тим, перспективи подальших досліджень складають уточнення обсягу коштів (за джерелами фінансування), необхідних для реалізації Програми, та прогнозування потенційного соціально-економічного ефекту, отриманого внаслідок реалізації Програми.

1. Facts and Figures. Statistics of the International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. URL: <http://www.oica.net/category/economic-contributions/facts-and-figures>. (date of treatment: 02.08.2019).

2. Auto Jobs. Statistics of the International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. URL: <http://www.oica.net/category/economic-contributions/auto-jobs>. (date of treatment: 02.08.2019).

3. Production Statistics – 2008. Statistics of the International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2008-statistics>. (date of treatment: 02.08.2019).

4. Production Statistics – 2009. Statistics of the International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2009-statistics>. (date of treatment: 02.08.2019).

5. *Dmitriev I., Shevchenko I.* Problems and prospects of development of the automotive industry in Ukraine. *Periodyk naukovy Akademii Polonijnej. Cz. stochowa: Akademia Polonijna w Cz. stochowie*, 2017, 20 (2017), nr 1. P. 11-23.

6. *Квак М.В.* Підвищення ролі програмно-цільового методу в управлінні національною економікою. *Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка*. 2017. Т. 22, Вип. 2. С. 18-21.

*Kvak M.V.* Pidyshchennia roli prohramno-tsilovoho metodu v upravlinni natsionalnoiu ekonomikoiu. *Visnyk Odeskoho natsionalnoho univrsytetu. Serii: Ekonomika*. 2017. T. 22, Vyp. 2. S. 18-21.

7. *Зарицька Я.О.* Етапи та методика розробки і реалізації цільових програм регіонального економічного розвитку. *Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки*. 2012. Вип. 31(1). С. 131-133.

*Zaritska Ya.O.* Etapy ta metodyka rozrobky i realizatsii tsilovykh prohram rehionalnoho ekonomichnoho rozvytku. *Zbirnyk naukovykh prats Cherkaskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho univrsytetu. Serii: Ekonomichni nauky*. 2012. Vyp. 31(1). S. 131-133.

8. Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2006 р. № 452-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/452-2006-p>. (дата звернення: 03.08.2019).

Pro skhvalennia Kontseptsii rozvytku avtomobilnoi promyslovosti ta rehuliuвання rynku avtomobiliv u period do 2015 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 3 serpnia 2006 r. № 452-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/452-2006-p>. (data zvernennia: 03.08.2019).

9. *Shevchenko I.Yu.* Analysis of efficiency of a Concept of the automotive industry development and regulation of the automobiles market in Ukraine. *Economics, Management, Law: current state and perspectives of development: Collection of scientific articles. Thorpe-Bowker®, Melbourne, Australia*, 2015. P. 53-57.

10. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15 січня 2014 р. № 25-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-p>. (дата звернення: 03.08.2019).

Pro skhvalennia Kontseptsii Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku lehkovoho avtomobilebuduvannia na period do 2020 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 15 sichnia 2014 r. № 25-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-p>. (data zvernennia: 03.08.2019).

11. *Шевченко І.Ю.* Аналіз Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування в Україні. *Актуальні проблеми економіки та фінансів: збірник тез*

наукових робіт V Міжнародної науково-практичної конференції, 21-24 березня 2016 р., II том, 2016. С. 44-48.

*Shevchenko I. Yu.* Analiz Kontseptsii Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku lehkovo-ho avtomobilebuduvannia v Ukraini. Aktualni problemy ekonomiky ta finansiv: zbirnyk tez naukovykh robit V Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii, 21-24 bereznia 2016 r., II tom., 2016. S. 44-48.