

Шифр наукової роботи «АВТОПРОМ»

**УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ НА ЗАСАДАХ
ГАРМОНІЗАЦІЙНОГО ПІДХОДУ**

ЗМІСТ

ВСТУП	3
1 ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ ЯК ЕКОНОМІЧНА КАТЕГОРІЯ	7
2 МЕТОДИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ ІНТЕГРАЛЬНОГО ОЦІНЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ	12
3 ГАРМОНІЗАЦІЙНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ	19
ВИСНОВКИ	27
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ	29

ВСТУП

Автомобільна промисловість традиційно належить до інноваційно активних підгалузей, де щорічно продукується велика кількість продуктових і процесних інновацій, знаходять практичну реалізацію безліч новітніх інженерних рішень. Сучасна автопромисловість змінюється під впливом нових бізнес-моделей, діджиталізації та підвищення рівня автоматизації. Вже сьогодні є реальністю автомобільні новації, які ще декілька років тому вважалися фантастикою, – автомобілі з автопілотом, зарядка електромобілів за півгодини, управління автомобілем «без рук», технологія зв'язку між автомобілями V2V, автономні автомобілі, біометричні автомобілі.

Впевнено виглядає, займаючи лідируючу позицію з показником у 27%, автомобільна промисловість у контексті аналізу частки автомобілебудування в структурі загальних витрат на R&D у Європейському Союзі.

Разом з тим, продукування інновацій потребує тривалого часу та значних вкладень усіх видів капіталу, що актуалізує довгострокове залучення інвестицій. У таких умовах конкурентоспроможність і внесок до ВВП підприємств автомобільної промисловості безпосередньо залежить від рівня їх інноваційно-інвестиційного потенціалу.

Метою наукової роботи є дослідження теоретичних і методико-прикладних аспектів формування, розвитку та використання інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості України та надання практичних рекомендацій щодо вдосконалення вказаних процесів на засадах гармонізаційного підходу.

Досягнення поставленої мети потребує виконання наступних завдань:

- надати есенціальну характеристику економічній категорії «інноваційно-інвестиційний потенціал автомобільної промисловості»;
- розробити й апробувати методичний інструментарій інтегрального оцінювання інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств автомобільної промисловості;

– розробити практичні рекомендації щодо формування, розвитку та використання інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості України на засадах гармонізаційного підходу.

Об’єктом наукової роботи є інноваційно-інвестиційний потенціал автомобільної промисловості.

Предметом наукової роботи є процеси формування, розвитку та використання інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості України та напрямки їх інтенсифікації.

Інформаційну базу дослідження становлять: наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених; статистичні дані Міжнародної асоціації виробників автомобілів (OICA); дані фінансової звітності підприємств автомобільної промисловості України; Інтернет-ресурси.

Методологічну базу дослідження складають метод аналізу та синтезу, системний підхід, монографічний метод, порівняльний аналіз, інтегральний метод, метод узагальнення, графічний метод.

Наукова новизна результатів дослідження полягає в наступному:

– надано авторську дефініцію категорії «інноваційно-інвестиційний потенціал автомобільної промисловості», у якій, на відміну від наявних у науковій літературі, одночасно зазначається на: складній структурованості інноваційно-інвестиційного потенціалу; єдності кількісної та якісної характеристики ресурсів інноваційно-інвестиційного потенціалу; специфіці автопрому – для забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку в довгостроковій перспективі інновації в автомобільній промисловості мають бути не лише продуктовими, а й процесними, охоплювати всі етапи створення автомобільної продукції; двосторонності інноваційно-інвестиційного процесу в автомобільній промисловості – автовиробники одночасно виступають і об’єктом, і суб’єктом інноваційно-інвестиційної діяльності; досягненні стратегічних, тактичних і оперативних цілей як критеріях ефективності реалізації інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості;

– розроблено інтегральний індекс і шкалу інтерпретації розвитку інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості як функцію індексів фондovіддачі, матеріалovіддачі, продуктивності праці, ефективності менеджменту, впровадження інновацій, вартості реалізованих інвестиційних проєктів, рентабельності діяльності;

– надано авторську дефініцію «автомобільний кластер» як «добровільне договірне об'єднання підприємств автомобільної промисловості з підприємствами суміжних і обслуговуючих галузей за підтримки органів державної влади та територіальних громад з метою продукування позитивних синергетичних ефектів спеціалізації та кооперації та, тим самим, стимулювання соціально-економічного розвитку території, на якій кластер функціонує, у відповідності до стратегічних цілей державної соціально-економічної політики».

Апробація результатів дослідження. Результати наукової роботи відображено авторами у 9 публікаціях, з яких: 3 наукові статті у фахових наукових виданнях категорії «Б», які індексуються в міжнародних наукометричних базах даних Index Copernicus і Google Scholar; 6 тез доповідей на міжнародних наукових конференціях.

Бібліографії вказаних публікацій наведено нижче без зазначення прізвищ і ініціалів авторів для забезпечення анонімності конкурсної роботи:

1. Есенціальна характеристика інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія «Економічні науки»*. 2020. № 7(39). С. 87-93. (фахове видання категорії «Б»; Index Copernicus; Google Scholar)

2. Інтегральна оцінка інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості України. *Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал*. К.: «Аналітик», 2020. № 7. С. 44-48. (фахове видання категорії «Б»; Index Copernicus; Google Scholar)

3. Гармонізаційний підхід до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості: базові постулати, переваги, недоліки. *Економіка*.

Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. К.: «Аналітик», 2020. № 2. С. 37-39. (фахове видання категорії «Б»; Index Copernicus; Google Scholar)

4. Проблеми розвитку автомобілебудування України. *Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді: Матеріали XII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Харків, 15 березня 2019 року). Х.: ХНАДУ, 2019. С. 21-22.*

5. Вітчизняний досвід державного регулювання розвитку автомобілебудівної галузі. *Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді: Матеріали XII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Харків, 15 березня 2019 року). Х.: ХНАДУ, 2019. С. 51-53.*

6. Перспективи створення Західного автомобільного кластеру в Україні. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 6 грудня 2019 року). Х.: ХНАДУ. 2019. С. 37-39.*

7. Автомобілебудівний комплекс України в світовій автомобільній промисловості. *Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді: Матеріали XIII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Харків, 13 березня 2020 року). Х.: ХНАДУ, 2020. С. 125-127.*

8. Тенденції та закономірності розвитку автомобільної промисловості України. *Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді: Матеріали XIII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Харків, 13 березня 2020 року). Х.: ХНАДУ, 2020. С. 41-43.*

9. Зарубіжний досвід державного регулювання розвитку автомобільної промисловості. *Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді: Матеріали XIII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Харків, 13 березня 2020 року). Х.: ХНАДУ, 2020. С. 130-132.*

Ксерокопії зазначених публікацій наведено в супровідних документах до конкурсної роботи.

1 ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ ЯК ЕКОНОМІЧНА КАТЕГОРІЯ

Науковий дискурс щодо есенціальної характеристики економічної категорії «інноваційно-інвестиційний потенціал» лише починає розвиватися, залучаючи з кожним роком все більше вчених.

Так, К. Хаустова вважає, що інноваційно-інвестиційний потенціал є «...сукупністю певних чинників (науково-технічних, технологічних, кадрових, фінансових), рівень розвитку яких визначає ступінь готовності організації до залучення інвестиційних коштів у перспективні інноваційні проекти, в межах обраної стратегії за умов динамічного зовнішнього середовища» [1].

Н. Мешко наголошує на тому, що інноваційно-інвестиційний потенціал – це максимальна сукупність інвестиційних ресурсів, спрямованих в інноваційний процес, які перебувають у взаємозв'язку з чинниками, що зумовлюють і створюють необхідні умови для досягнення відповідних орієнтирів інноваційної діяльності та підвищення конкурентоспроможності підприємства в довгостроковій перспективі [2].

І. Погоріла та Н. Ковальчук схиляються до розуміння інноваційно-інвестиційного потенціалу як «... системи інноваційно-інвестиційних ресурсів, факторів та умов, що створюють можливості для здійснення інноваційно-інвестиційної діяльності, акумуляції та освоєння інвестиційних коштів з метою забезпечення інноваційного розвитку та досягнення конкурентних переваг підприємства» [3].

Попри наявний інтерес науковців до інноваційно-інвестиційного потенціалу як об'єкту дослідження, наразі вітчизняними вченими не приділено належної уваги інноваційно-інвестиційному потенціалу автомобільної промисловості, зокрема, його есенціальній характеристиці.

Перш за все, слід відмітити той факт, що певною мірою дискусійним є дослідження інноваційно-інвестиційного потенціалу як окремого виду

економічного потенціалу, так як часто вчені розділяють його на окремі компоненти – «інноваційний потенціал» і «інвестиційний потенціал».

Скористаємося зазначеним підходом із подальшим синтезом дефініцій у есенціальну характеристику категорії «інноваційно-інвестиційний потенціал автомобільної промисловості». Табл. 1.1 ілюструє еволюцію підходів до визначення дефініції «інноваційний потенціал».

Таблиця 1.1 – Еволюція підходів до визначення терміну «інноваційний потенціал»

Автор(-и)	Рік	Особливість дефініції
Л. Водачек, О. Водачкова	1998	Наявність майбутніх і справжніх ресурсів для досягнення інноваційних цілей в сукупності з організаційним механізмом [4]
О. Коробейніков, А. Тріфілова, І. Коршунов	2000	Міра здатності і готовності економічного суб'єкта здійснювати інноваційну діяльність [5]
Б. Лисін, В. Фрідлянов	2002	Використовувані та потенційні можливості для здійснення поставлених завдань [6]
А. Гриньов	2003	Сукупність усіх наявних матеріальних і нематеріальних активів, що використовуються в процесі здійснення інноваційної діяльності [7]
П. Маковєєв, М. Шарко	2004	Сукупність різноманітних матеріальних, фінансових, інтелектуальних, науково-технічних та інших ресурсів, необхідних для інноваційної діяльності [8]
І. Алексєєв, М. Ольшанська	2005	Характеристика потоку нововведень [9]
Б. Лисін, М. Петріков, О. Голишенкова	2008	Упорядкована сукупність ресурсів для здійснення інноваційної діяльності [10]
Т. Янковець	2009	Сукупність інноваційних ресурсів, реалізація яких призводить до покращання й оптимізації виробництва, дає можливість створювати та впроваджувати новації з метою досягнення стратегічних конкурентних переваг [11]
С. Ілляшенко	2010	Потенційні можливості щодо здійснення інноваційного розвитку [12]
О. Іванілова	2011	Здатність до зміни, покращення, прогресу. Все те, що веде до інноваційного розвитку [13]
А. Тельнов, С. Попель	2012	Можливості і здібності трудового потенціалу до інноваційної діяльності з урахуванням розвитку науки і технологій, що обумовлений темпами науково-технічного прогресу [14]
О. Шилова, Є. Чермошенцева	2012	Характеристика ресурсної готовності здійснювати тактичне та стратегічне управління інноваційною діяльністю [15]

Джерело: сформовано авторами.

Звичайно, жоден із запропонованих підходів до трактування інноваційного потенціалу не може відобразити в повній мірі сутність і зміст даного поняття, оскільки дефініції мають певні недоліки, зокрема:

- відображають переважно один аспект поняття «інноваційний потенціал» – або кількісний, або якісний;
- робиться акцент виключно на ресурсних складових, перелік яких потребує значного розширення;
- використання різних підходів до трактування поняття «інноваційний потенціал» передбачає використання різного набору критеріїв для визначення його величини, яка може істотно змінюватися в залежності від обраного підходу.

Таким чином, з урахуванням запропонованих підходів до трактування сутності інноваційного потенціалу та виділених недоліків проаналізованих дефініцій, можна надати таку есенціальну характеристику інноваційному потенціалу автомобільної промисловості – це кількісно-якісна характеристика ресурсів (тих, що реалізуються, та тих, що не реалізуються в конкретний момент часу, але можуть бути реалізовані в перспективі) автовиробників, які забезпечують продукування та впровадження інновацій у проєктуванні та виробництві автомобілів відповідно до стратегічних, тактичних і оперативних цілей.

Табл. 1.2 ілюструє еволюцію підходів до визначення дефініції «інвестиційний потенціал».

Таблиця 1.2 – Еволюція підходів до визначення терміну «інвестиційний потенціал»

Автор(-и)	Рік	Особливість дефініції
1	2	3
С. Лосева, В. Зубкова	2000	Сукупність фінансових та інвестиційних ресурсів, що дозволяють здійснювати інвестиційну діяльність, яка спрямована на забезпечення ефективної та стабільної господарської діяльності [16]
Д. Стеченко	2002	Сукупність ресурсів, віднесених до інвестиційних за критерієм можливого їх вкладення [17]

1	2	3
С. Іванов	2004	Сукупність ресурсів, факторів та умов для інвестування [18]
В. Матвєєв, В. Щелкунов, В. Бондаренко, Ю. Каракай, В. Грамотнєв	2005	Набір умов, інтелектуальних і матеріальних благ, які забезпечують інвестиційну діяльність і обмежують долю ризику інвестування [19]
К. Покатаєва	2007	Організована сукупність наявних економічних ресурсів, яка перебуває у системній єдності, а також зумовлених ними за сучасного рівня розвитку, можливостей щодо мобілізації внутрішніх та зовнішніх інвестиційних коштів для реалізації стратегічних та тактичних цілей через механізм інвестування [20]
В. Гриньова, В. Коюда, Т. Лепейко, О. Коюда	2008	Можливість вкладення капіталу з метою наступного його збільшення або інвестиційні можливості щодо ведення, підтримки чи збереження чого-небудь [21]
І. Бережна	2010	Взаємопов'язана сукупність власних інвестиційних ресурсів та інвестиційних ресурсів, залучених ззовні, що перебувають у розпорядженні та можуть бути за певних умов задіяні в інвестиційній діяльності задля досягнення стратегічних і тактичних цілей у майбутньому [22]
О. Щербатюк	2011	Комплекс інвестиційних ресурсів у поєднанні з можливостями, засобами та умовами їхнього залучення і використання в інвестиційній діяльності [23]
Ю. Дорош	2012	Можливість вкладати кошти (капітал) в матеріально-речовинні й особисті фактори виробництва для забезпечення умов нормального відтворення і (чи) одержання очікуваного прибутку [24]

Джерело: сформовано авторами.

З табл. 1.2 бачимо суттєву диференціацію позицій науковців щодо есенціальності характеристики інвестиційного потенціалу.

Так одні дослідники вбачають інвестиційний потенціал у можливості до ефективного здійснення інвестиційної діяльності через вкладення власних коштів у інвестиційні проекти.

Інші ж учені віддають перевагу розгляду інвестиційного потенціалу з позиції його інвестиційної привабливості.

Вважаємо обидва підходи правильними та такими, що потребують синтезу.

Пропонуємо під «інвестиційним потенціалом автомобільної промисловості» розуміти кількісно-якісну характеристику ресурсів (тих, що

реалізуються, та тих, що не реалізуються в конкретний момент часу, але можуть бути реалізовані в перспективі) автовиробників, які забезпечують інвестиційну діяльність автомобілебудівних підприємств як суб'єкта та об'єкта інвестування відповідно до стратегічних, тактичних і оперативних цілей.

Застосувавши метод аналізу та синтезу, пропонуємо наступну есенціальну характеристику категорії «інноваційно-інвестиційний потенціал автомобільної промисловості» – це кількісно-якісна характеристика ресурсів (тих, що реалізуються, та тих, що не реалізуються в конкретний момент часу, але можуть бути реалізовані в перспективі) автовиробників, які забезпечують продукування та впровадження інновацій у проектуванні та виробництві автомобілів завдяки інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування як суб'єкта та об'єкта інвестування відповідно до стратегічних, тактичних і оперативних цілей.

У запропонованій есенціальній характеристиці категорії «інноваційно-інвестиційний потенціал автомобільної промисловості» одночасно зазначається на: складній структурованості інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості; єдності кількісної та якісної характеристики ресурсів інноваційно-інвестиційного потенціалу автовиробників; специфіці автопрому – для забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку в довгостроковій перспективі інновації в автомобільній промисловості мають бути не лише продуктовими, а й процесними, охоплювати всі етапи створення автомобільної продукції; двосторонності інноваційно-інвестиційного процесу в автомобільній промисловості – автовиробники одночасно виступають і об'єктом, і суб'єктом інноваційно-інвестиційної діяльності; досягненні стратегічних, тактичних і оперативних цілей як критеріях ефективності реалізації інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості.

2 МЕТОДИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ ІНТЕГРАЛЬНОГО ОЦІНЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

Невід’ємною та стратегічно важливою частиною вітчизняного машинобудівного комплексу та промисловості є автомобілебудування, представлене головним чином легковим автомобілебудуванням, вантажним автомобілебудуванням і автобусобудуванням.

Ще десятиліття тому Україна мала потужний автомобілебудівний комплекс, посідаючи провідне місце серед автовиробників Східної Європи. На жаль, сьогодні маємо ситуацію, коли автовиробництво України перебуває у скрутному становищі внаслідок кризи внутрішнього потенціалу й інтенсивного негативного впливу численних факторів зовнішнього середовища.

Виробництвом легкових автомобілів в Україні нині займаються ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» і ПрАТ «Єврокар». Раніше до числа легкових автомобілебудівників входила й корпорація «Богдан».

На виробництві вантажних автомобілів наразі спеціалізуються ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» і корпорація «Богдан».

Найбільше виробників зберіглося в сфері автобусобудування України: ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод», корпорація «Богдан», ПрАТ «Бориспільській автомобільний завод», ПрАТ «Часівоярські автобуси», ПрАТ «Чернігівський автозавод» і ПАТ «Черкаський автобус».

У прикладному дослідженні [25] було надано інтегральну оцінку конкурентоспроможності зазначених автомобілебудівних підприємств, складовою частиною якої була оцінка конкурентного потенціалу автовиробників, у тому числі й їх інноваційно-інвестиційного потенціалу за індикаторами кількості впроваджених інновацій і вартості реалізованих інвестиційних проєктів.

Звичайно, зазначені показники є базовими для оцінювання інноваційно-інвестиційного потенціалу, однак не меншу важливість мають і передумови його реалізації – матеріально-технічні, кадрові та фінансові.

Для оцінювання інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств автомобільної промисловості пропонуємо застосування інтегрального підходу, згідно якого інтегральний індекс інноваційно-інвестиційного потенціалу є функцією від нормованих індикаторів (індексів):

$$I_{\text{ІІП}} = f\{I_{\text{Ф}}; I_{\text{М}}; I_{\text{ІІП}}; I_{\text{ЕМ}}; I_{\text{ВІ}}; I_{\text{ЗІП}}; I_{\text{РД}}\}, \quad (2.1)$$

де $I_{\text{Ф}}$ – індекс фондovіддачі;

$I_{\text{М}}$ – індекс матеріалovіддачі;

$I_{\text{ІІП}}$ – індекс продуктивності праці;

$I_{\text{ЕМ}}$ – індекс ефективності менеджменту;

$I_{\text{ВІ}}$ – індекс впровадження інновацій;

$I_{\text{ВРІІ}}$ – індекс вартості реалізованих інвестиційних проєктів;

$I_{\text{РД}}$ – індекс рентабельності діяльності.

Інтерпретацію розрахованих значень компонентних індикаторів і інтегрального показнику інноваційно-інвестиційного розвитку автомобільної промисловості пропонуємо здійснювати за розробленою шкалою, наведеною в табл. 2.1.

Таблиця 2.1 – Шкала інтерпретації значень індексів інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості

Значення індексу	Інтерпретація рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу
0-0,32	низький
0,33-0,63	середній
0,64-1,00	високий

Джерело: розроблено авторами.

Так як усі з пропонованих компонентних індикаторів можна ідентифікувати як стимулятори інноваційно-інвестиційного розвитку автомобільної промисловості, для їх нормування слід застосувати підхід з віднесенням фактичних значень показників до максимального їх значення у варіативному ряду (за досліджуваний період).

Скориставшись даними фінансової звітності та внутрішнього обліку ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» [26], корпорації «Богдан» [27], ПрАТ «Єврокар» [28], ПрАТ «АвтоКрАЗ» [29], ПрАТ «БАЗ» [30], ПрАТ «Часівоярські автобуси» [31], ПрАТ «Чернігівський автозавод» [32], ПАТ «Черкаський автобус» [33], представимо у табл. 2.2 результати розрахунків нормованих індикаторів і інтегрального індексу інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості України в період 2015-2019 рр.

Таблиця 2.2 – Інноваційно-інвестиційний потенціал підприємств автомобільної промисловості України у 2015-2019 рр.

Індекси	Роки				
	2015	2016	2017	2018	2019
1	2	3	4	5	6
ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод»					
Індекс фондівдачі	0,280	0,116	0,429	0,716	1,000
Індекс матеріалівдачі	1,000	0,794	0,399	0,314	0,245
Індекс продуктивності праці	0,452	0,542	0,425	1,000	0,547
Індекс ефективності менеджменту	1,000	0,000	0,060	0,016	0,020
Індекс впровадження інновацій	0,068	0,041	1,000	0,000	0,000
Індекс вартості реалізованих інвестиційних проєктів	1,000	0,920	0,610	0,802	0,902
Індекс рентабельності діяльності	1,000	0,000	0,048	0,011	0,015
Інтегральний індекс інноваційно-інвестиційного потенціалу	0,69	0,34	0,42	0,41	0,39
Інтерпретація рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу	високий	середній	середній	середній	середній
корпорація «Богдан»					
Індекс фондівдачі	1,000	0,625	0,893	0,857	0,473
Індекс матеріалівдачі	0,284	1,000	0,272	0,274	0,548
Індекс продуктивності праці	0,792	0,405	1,000	0,756	0,563
Індекс ефективності менеджменту	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Індекс впровадження інновацій	0,019	0,000	0,000	0,321	1,000
Індекс вартості реалізованих інвестиційних проєктів	1,000	0,443	0,518	0,901	0,809

1	2	3	4	5	6
Індекс рентабельності діяльності	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Інтегральний індекс інноваційно-інвестиційного потенціалу	0,44	0,35	0,38	0,44	0,48
Інтерпретація рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу	середній	середній	середній	середній	середній
ПрАТ «Єврокар»					
Індекс фондівдачі	0,375	0,268	0,266	0,707	1,000
Індекс матеріалівдачі	0,891	0,977	1,000	0,867	0,859
Індекс продуктивності праці	0,462	0,251	0,211	0,719	1,000
Індекс ефективності менеджменту	0,170	0,000	0,000	0,000	1,000
Індекс впровадження інновацій	0,211	0,418	0,823	1,000	0,237
Індекс вартості реалізованих інвестиційних проєктів	1,000	1,000	1,000	1,000	0,998
Індекс рентабельності діяльності	0,305	0,000	0,000	0,000	1,000
Інтегральний індекс інноваційно-інвестиційного потенціалу	0,49	0,42	0,47	0,61	0,87
Інтерпретація рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу	середній	середній	середній	середній	високий
ПрАТ «АвтоКрАЗ»					
Індекс фондівдачі	0,337	0,861	1,000	0,666	0,593
Індекс матеріалівдачі	0,809	0,746	0,757	1,000	0,85
Індекс продуктивності праці	0,395	1,000	0,963	0,659	0,877
Індекс ефективності менеджменту	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Індекс впровадження інновацій	1,000	0,134	0,000	0,000	0,000
Індекс вартості реалізованих інвестиційних проєктів	0,962	0,499	0,499	1,000	0,068
Індекс рентабельності діяльності	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Інтегральний індекс інноваційно-інвестиційного потенціалу	0,79	0,46	0,46	0,48	0,34
Інтерпретація рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу	високий	середній	середній	середній	середній
ПрАТ «БАЗ»					
Індекс фондівдачі	1,000	0,204	0,073	0,009	0,000
Індекс матеріалівдачі	0,286	0,429	0,203	1,000	0,513
Індекс продуктивності праці	1,000	0,109	0,091	0,013	0,010
Індекс ефективності менеджменту	0,011	0,000	1,000	0,000	0,000
Індекс впровадження інновацій	0,007	1,000	0,000	0,000	0,000
Індекс вартості реалізованих інвестиційних проєктів	1,000	1,000	1,000	0,000	0,000
Індекс рентабельності діяльності	0,113	0,000	1,000	0,000	0,000
Інтегральний індекс інноваційно-інвестиційного потенціалу	0,49	0,39	0,48	0,15	0,07
Інтерпретація рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу	середній	середній	середній	низький	низький
ПрАТ «Часівоярські автобуси»					
Індекс фондівдачі	0,627	0,460	0,754	1,000	0,846
Індекс матеріалівдачі	0,853	1,000	0,788	0,753	0,806
Індекс продуктивності праці	0,632	0,501	0,817	1,000	0,974
Індекс ефективності менеджменту	0,469	0,686	1,000	0,625	0,361
Індекс впровадження інновацій	1,000	0,387	0,294	0,114	0,000

1	2	3	4	5	6
Індекс вартості реалізованих інвестиційних проєктів	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Індекс рентабельності діяльності	1,000	0,834	0,725	0,419	0,219
Інтегральний індекс інноваційно-інвестиційного потенціалу	0,65	0,55	0,63	0,56	0,46
Інтерпретація рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу	високий	середній	середній	середній	середній
ПрАТ «Чернігівський автозавод»					
Індекс фондівддачі	0,437	0,371	0,450	1,000	0,168
Індекс матеріалівддачі	0,651	0,505	0,619	0,530	1,000
Індекс продуктивності праці	0,373	0,391	1,000	0,168	0,436
Індекс ефективності менеджменту	0,000	1,000	0,000	0,000	0,605
Індекс впровадження інновацій	1,000	0,172	0,103	0,009	0,000
Індекс вартості реалізованих інвестиційних проєктів	0,469	1,000	1,000	1,000	1,000
Індекс рентабельності діяльності	0,000	0,979	0,000	0,000	1,000
Інтегральний індекс інноваційно-інвестиційного потенціалу	0,42	0,63	0,45	0,39	0,60
Інтерпретація рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу	середній	середній	середній	середній	середній
ПАТ «Черкаський автобус»					
Індекс фондівддачі	0,891	0,897	0,775	0,353	1,000
Індекс матеріалівддачі	0,910	1,000	0,417	1,000	0,372
Індекс продуктивності праці	0,190	0,414	0,286	0,479	1,000
Індекс ефективності менеджменту	1,000	0,000	0,563	0,756	0,113
Індекс впровадження інновацій	1,000	0,384	0,239	0,128	0,115
Індекс вартості реалізованих інвестиційних проєктів	1,000	1,000	1,000	0,836	0,526
Індекс рентабельності діяльності	0,018	0,000	0,836	0,647	1,000
Інтегральний індекс інноваційно-інвестиційного потенціалу	0,72	0,53	0,59	0,60	0,59
Інтерпретація рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу	високий	середній	середній	середній	середній

Джерело: розраховано авторами.

Результати розрахунків вказали на значну турбулентність інноваційно-інвестиційного потенціалу ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» із виділенням основної негативної тенденції до зниження.

Значення індексів також вказують на нестабільність інноваційно-інвестиційного потенціалу корпорації «Богдан».

Бачимо позитивну тенденцію зростання інноваційно-інвестиційного потенціалу ПрАТ «Єврокар» і досягнення автовиробником високого рівня розвитку інноваційно-інвестиційного потенціалу.

Така ситуація обумовлена традиційно ефективним партнерством на засадах франчайзингу та автоскладальної діяльності ПрАТ «Єврокар» з провідними зарубіжними автоконцернами на кшталт Škoda Auto, Volkswagen AG, Hyundai Motor Company, чим забезпечується міжнародний трансфер технологій і інновацій (як продуктових, так і процесних), залучення іноземних інвестицій і отримання нових можливостей до оновлення матеріально-технічної бази, формування людського капіталу «нової формації», впровадження найкращих світових практик організації діяльності з виробництва та збуту автомобілів.

Для ПрАТ «АвтоКрАЗ» характерним є зниження рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу з високого до середнього. Значною мірою це зумовлено деякою «закритістю» підприємства для зовнішніх контрагентів у зв'язку з переорієнтацією з випуску вантажних автомобілів для цивільного сектору на виконання державних замовлень техніки для потреб АТО.

Катастрофічною видається ситуація, що склалася з інноваційно-інвестиційним потенціалом ПрАТ «БАЗ»: початкова турбулентність значення інтегрального індексу інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобілебудівного підприємства вилилася в різку втрату позицій щодо інноваційної активності та інвестиційної привабливості автовиробника.

Порівняно з ПрАТ «БАЗ» значно стабільніше виглядає інноваційно-інвестиційний потенціал ПрАТ «Часівоярські автобуси»: присутня деяка турбулентність у значеннях інтегрального індексу, яка, врешті решт, відобразилася у зниженні рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу з «високого» до «середнього». Ефективність операційної діяльності ПрАТ «Часівоярські автобуси», зумовлена стабільним попитом автотранспортних підприємств на автобуси бренду РУТА, вселяє надію щодо подальшого збереження інноваційно-інвестиційного потенціалу автовиробника.

Турбулентною видається динаміка рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу ПрАТ «Чернігівський автозавод»: подекуди рівень інноваційно-інвестиційного потенціалу автовиробника наближається до «високого».

Певне зниження інноваційно-інвестиційного потенціалу спостерігаємо й у ПАТ «Черкаський автобус». Утім, навіть демонструючи середній рівень інноваційно-інвестиційного потенціалу, ПАТ «Черкаський автобус» має перспективи до досягнення високого рівня даного індикатору.

Наразі флагманом інноваційно-інвестиційного розвитку автомобільної промисловості України є ПрАТ «Єврокар», для якого є характерним високий рівень інноваційно-інвестиційного потенціалу. Інші автовиробники мають середній рівень інноваційно-інвестиційного потенціалу, окрім ПрАТ «БАЗ» (для якого характерний низький рівень значення досліджуваного індикатору).

З ГАРМОНІЗАЦІЙНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВOSTІ

Сьогодні в Україні механізм державного регулювання розвитку автомобільної промисловості включає широкий спектр правових, адміністративних, економічних і соціально-психологічних методів, які потенційно мають значну ефективність щодо стимулювання розвитку інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобілебудівного комплексу. На практиці ж вітчизняні автовиробники фактично залишені державою наодинці зі своїми комплексними та систематичними проблемами матеріально-технічного, техніко-технологічного, кадрового, фінансово-інвестиційного, інноваційного та інфраструктурного забезпечення, навіть не функціонування чи тим паче сталого розвитку, а виживання автомобілебудівної підгалузі.

Ситуація, що склалася у сфері державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні, є вкрай парадоксальною не лише тому, що ще на початку 2000-х рр. вітчизняний автомобілебудівний комплекс належав до лідерів світового автомобілебудування, а й з огляду на закріплення виробництва автотранспортних засобів як елементу машинобудівного комплексу у якості пріоритетної галузі економіки України відповідно до чинного Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку пріоритетних галузей економіки».

Але в той же час хибним є й розуміння державного протекціонізму автомобільної промисловості, де держава виступає «благодійником».

У таких умовах актуалізується необхідність перегляду чинних науково-методологічних засад державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні та розроблення пропозицій щодо вдосконалення підходів до методологічного забезпечення взаємодії держави з автовиробниками з метою розвитку інноваційно-інвестиційного потенціалу вітчизняного автомобілебудівного комплексу.

Новітнім підходом до державного регулювання розвитку інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості вважаємо гармонізаційний підхід, заснований головним чином на: попередньому узгодженні державної стратегії розвитку автомобілебудівного комплексу із загальнодержавними стратегічними імперативами; подальшому формуванні державної стратегії розвитку автомобілебудування акумульовано через узагальнення стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств.

Відповідно до гармонізаційного підходу формування державної стратегії розвитку автомобільної промисловості має відбуватися у наступній послідовності (табл. 3.1).

Таблиця 3.1 – Етапи реалізації гармонізаційного підходу до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості

Етапи	Зміст етапу
Етап 1	Аналіз чинних загальнодержавних стратегічних імперативів, систематизація їх завдань за уніфікованими блоками на кшталт «матеріально-технічне забезпечення», «кадрово-управлінське забезпечення», «фінансово-інвестиційне забезпечення», «технологічно-інноваційне забезпечення», «маркетингово-ринкове забезпечення», «організаційно-інфраструктурне забезпечення» тощо
Етап 2	За розмірами уніфікованих блоків завдань загальнодержавних стратегічних імперативів визначення пріоритетних напрямків державної стратегії розвитку автомобільної промисловості як підгалузі машинобудування
Етап 3	Вивчення передового зарубіжного досвіду державного стимулювання розвитку автомобільної промисловості та ідентифікація особливостей публічного управління розвитком автомобілебудівного комплексу на різних етапах його життєвого циклу
Етап 4	Формування проєкту державної стратегії розвитку автомобільної промисловості у відповідності до загальнодержавних стратегічних імперативів та з урахуванням кращих світових практик у сфері публічного управління розвитком автомобілебудівного комплексу
Етап 5	Формування стратегій розвитку легкового автомобілебудування, вантажного автомобілебудування та автобусобудування через узагальнення та гармонізаційну адаптацію стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств з урахуванням етапів їх життєвих циклів
Етап 6	Гармонізація елементів проєкту державної стратегії розвитку автомобільної промисловості та стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств за алгоритмом, їх взаємне коригування
Етап 7	Формування гармонізованої державної стратегії розвитку автомобільної промисловості

Джерело: розроблено авторами.

Застосування гармонізаційного підходу до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості дозволяє сформулювати державну стратегію, максимально враховуючу стратегії розвитку підприємств галузі. Також виокремлення пріоритетних напрямків державної стратегії розвитку автомобільної промисловості із загальнодержавних стратегічних імперативів сприяє гармонізації та, тим самим, синергізації нормативно-правової бази.

Звичайно, існують певні обмеження щодо застосування гармонізаційного підходу до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості. До таких обмежень вважаємо доцільним віднести: невелику кількість суб'єктів автомобілебудівного комплексу, зі зростанням якої буде знижуватися якість процедури гармонізації; ординарність проблем і перепон розвитку автомобілебудівних підприємств задля максимального спрощення процедури гармонізації; ризики лобіювання інтересів окремих автовиробників і зловживання державної підтримкою автомобілебудівними підприємствами.

У контексті того, що застосування гармонізаційного підходу може призвести до спотворення конкурентного середовища на автомобільному ринку з огляду на посилення державного протекціонізму вітчизняних автовиробників рекомендується обов'язкового обмежувати в часі та систематично контролювати реалізацію державних стратегій розвитку автоіндустрії, розроблених на засадах гармонізації із загальнодержавними стратегічними імперативами та стратегіями розвитку автовиробників.

З урахуванням зазначеного посилюється актуальність розроблення організаційно-інформаційного забезпечення застосування гармонізаційного підходу до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості, яке б дозволило максимізувати виявлені потенційні переваги та нівелювати недоліки досліджуваного новітнього методу публічного управління розвитком автомобілебудівного комплексу. Такий інструментарій вбачаємо в інституті державно-приватного партнерства (ДПП), яке отримало широке застосування в багатьох країнах світу.

Передовою формою економічного співробітництва на засадах ДПП є реалізація кластерних ініціатив.

Переваги кластерних утворень яскраво ілюструє «концепція 4К»:

– К1: кластер – це концентрація компаній із основної галузі, підтримуючих і пов’язаних галузей у межах локальної території;

– К2: кластер – це конкуренція в боротьбі за споживача, його завоювання та утримання;

– К3: кластер – це кооперація в залученні суміжних галузей і місцевих інститутів у підтримання конкурентоспроможності продукції на зовнішніх ринках;

– К4: кластер – це конкурентоспроможність на ринку за рахунок високої продуктивності, заснованої на спеціалізації та взаємодії учасників.

Звичайно, можна зауважити, що автомобільна промисловість України наразі не є драйвером соціально-економічного та інноваційно-інвестиційного розвитку, переживає не найкращі часи та не є привабливою для реалізації настільки масштабного проєкту, як створення кластеру. Але подібне твердження буде хибним: так, наприклад, фахівцями Інституту економічних досліджень та політичних консультацій Німецької консультативної групи була видана праця «Програма підтримки кластерів в Україні: принципи розробки та ключові особливості», де виділяється всього лише дві найбільш перспективні галузі для реалізації в Україні кластерних ініціатив – ІТ-сфера та автомобільна промисловість [34].

Автомобільний кластер як форма державно-приватного партнерства являє собою добровільне договірне об’єднання підприємств автомобільної промисловості з підприємствами суміжних і обслуговуючих галузей за підтримки органів державної влади та територіальних громад з метою продукування позитивних синергетичних ефектів спеціалізації та кооперації та, тим самим, стимулювання соціально-економічного розвитку території, на якій кластер функціонує, у відповідності до стратегічних цілей державної соціально-економічної політики.

Кластери пропонують цікаві можливості як для компаній, так і для уряду, створюючи підґрунтя для спільних зусиль. Компаніям кластери пропонують сприятливі умови для використання конкурентних переваг. Уряди багатьох країн світу вважають кластери ключовим фактором структурних змін та інновацій, які створюють стійке зростання і зайнятість. Кластери дозволяють концентрувати ресурси на цільових сферах з високим позитивним ефектом від своєї діяльності, який може поширюватися за межі кластера (супутній ефект та ефект мультиплікатору) [34].

Не дивлячись на очевидну перспективність застосування кластерного підходу в регулюванні розвитку автомобільної промисловості, мають місце певні проблеми кластерної промислової політики, зокрема, потребують уточнення: по-перше, форма надання державної підтримки автомобільним кластерам – пряма чи опосередкована; по-друге, об'єкт державної підтримки – невелика кількість автомобільних кластерів чи багато кластерних утворень; по-третє, стратегічна мета державної кластерної політики; по-четверте, підхід до вибору місць створення кластерів – соціально-економічно розвинених регіонів чи, навпаки, депресивних територій. Кластерні ініціативи в Європі в основному мають місце в регіонах промислової реструктуризації, географічно віддалених, переживаючих кризові явища [35].

Найбільш істотні відмінності кластерних ініціатив стосуються управління кластером, що полягає у визначенні учасників і об'єктів, котрі здійснюють фінансування бюджету та найбільш впливових партнерів.

Модель розвитку кластера на основі ДПП полягає в тому, що на ранніх стадіях його розвитку активну участь бере уряд країни з метою підвищення конкурентоспроможності того чи іншого регіону та галузі економіки. Організації державного сектору, такі, як регіональні агентства розвитку або напівдержавні торгово-промислові палати, часто беруть на себе ініціативу з надання фінансової підтримки процесу розвитку кластера. Фінансування кластерів найчастіше здійснюється за такою схемою: держава – 54%, бізнес – 18%, спільно держава та бізнес – 25% [36].

Вперше намір створити автомобільний кластер в Україні було анонсовано Міністерством економічного розвитку і торгівлі України у 2013 році. Створення автомобільного кластеру в Запорізькій області передбачалося як результат реалізації пілотного проекту Програми ділового партнерства UNIDO (Організація Об'єднаних Націй з промислового розвитку). Проект був розрахований на три роки та мав за мету «посилити позиції дрібних і середніх постачальників автомобільних компонентів для того, щоб вони могли відповідати вимогам як вітчизняних, так і закордонних виробників транспортних засобів». На жаль, даний проект не отримав практичної реалізації [37].

Наразі в Україні немає жодного автомобільного кластеру, проте є передумови для його створення в Закарпатській області на базі підприємства легкової автомобільної промисловості України, яке за результатами інтегрального оцінювання (розділ 2) володіє найвищим інноваційно-інвестиційним потенціалом серед українських автовиробників – ПрАТ «Єврокар».

Перспективи створення у Закарпатській області такого кластеру обговорювалися у травні 2018 року в рамках однойменного Круглого столу, організованого Федерацією роботодавців автомобільної галузі України і ПрАТ «Єврокар» за сприяння Німецько-Української промислово-торговельної палати. Участь у Круглому столі, окрім організаторів, взяли представники Закарпатської обласної ради, Закарпатської обласної державної адміністрації, ТОВ «Ядзакі-Україна», передові топ-менеджери Закарпаття, менеджери великих українських компаній з іноземними інвестиціями, керівники бізнес-асоціацій та торгово-промислових палат, представники профільних факультетів та інститутів. Учасники зустрічі відзначили, що передумовою для кластерного розвитку економіки Закарпаття може стати вже сформований пул великих автомобільних гравців – Єврокар, Jabil Circuit, Yazaki, Гроклін-Карпати, УНГВАЙЕР, Точприлад, Flex, Fischer, Forschner, Gentherm Incorporated [38].

У листопаді 2019 року на базі ПрАТ «Єврокар» відбувся «Форум ініціатив. Кластери» – зустріч організована Федерацією автопрому України і ПрАТ «Єврокар» за сприяння Німецько-Української промислово-торговельної палати, Торгового відділу Посольства Австрії, Об'єднання організацій роботодавців «Закарпаття», Федерації роботодавців України та Центру якості. Основним лейтмотивом зустрічі став збір думок та пропозицій для подальшого економічного розвитку регіону та Закарпатської автомобільної кластерної ініціативи, а також презентація досягнень та потенціалу кластеру автомобілебудування. Як зазначалось на Форумі, на Закарпатті працює 30 підприємств, які виготовляють продукцію для автомобільної промисловості. Тому область на практиці є осередком кластерної ініціативи та піонером у розвитку кластеру автомобільної промисловості та інших високоточних виробництв. Логічним кроком у такій діяльності є створення кластерів. На Закарпатті це автомобільний кластер, який власне виник, але ще невидимий для країни. Розвивати його і поширювати ініціативу на інші регіони – це завдання і бізнесу, і влади [39].

Відносно відкритим, щоправда, залишається питання щодо очікуваного життєвого циклу (терміну реалізації) та фінансування такого масштабного проєкту.

Модель сталого фінансування для регіональних кластерів повинна охоплювати:

1. Базове бюджетне фінансування (наприклад, від державних чи міжнародних установ, організацій).
2. Отримані доходи (наприклад, членські внески, доходи від надання послуг, таких як участь у торгових ярмарках).
3. Фінансування за рахунок третіх сторін (наприклад, фінансування інвестиційних проєктів приватним сектором, міжнародні або державні науково-дослідні програми).

Враховуючи міжнародний досвід, початкове фінансування повинно забезпечуватися державним сектором або міжнародними організаціями.

Для Західного автомобільного кластера пропонується модель спадаючого фінансування, яка мотивує кластер до генерації доходів та пошуку альтернативних джерел фінансування.

Мається на увазі, що якщо на етапі підготовки 100% від допустимих витрат будуть покриті за рахунок державного сектору або міжнародних організацій, протягом наступних етапів їх питома вага може бути знижена.

Фінансування здійснюється на етапі підготовки (аналіз потреб, діагностика кластера, формулювання стратегічного бачення, планування заходів та організаційної концепції), а також впродовж установчого етапу (створення структури управління кластером, реалізація плану дій). Воно також охоплюватиме фазу зростання/консолідації (уточнення/розширення плану дій та портфелю послуг, продовження реалізації програми).

Підготовчий етап триватиме близько 6 місяців, установчий етап – близько 30 місяців, а фаза зростання/консолідації кластеру – 24 місяці. Тривалість програми підтримки кластера складатиме 5 років.

Регіональний орган управління кластером повинен налічувати близько трьох співробітників, щоб забезпечити відповідний сервіс і виконання основних функцій на початку (наприклад, менеджер кластеру, менеджери з маркетингу та інновацій).

Враховуючи витрати на оплату праці, оренду офісу, базовий набір послуг (інформаційна платформа та платформа співробітництва, розвиток бізнесу і навичок, підтримка інновацій, налагодження мереж) та принципову роботу, потрібну для ініціювання нових проєктів, потрібний обсяг фінансування оцінюється щорічно в 250 000 євро.

Для забезпечення функціонування механізму координації та обміну, потрібен бюджет у розмірі 50-100 тис. євро щорічно (наприклад, для забезпечення міжнародних відносин, комунікацій, тренінгів учасників кластеру). Сумарний обсяг щорічного фінансування програми складає близько одного мільйона євро. Загальний обсяг фінансування проєкту оцінюється близько в п'ять мільйонів євро [34].

ВИСНОВКИ

У науковій роботі здійснено дослідження теоретичних і методико-прикладних аспектів формування, розвитку та використання інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості України та надання практичних рекомендацій щодо вдосконалення вказаних процесів на засадах гармонізаційного підходу.

Надано авторську дефініцію категорії «інноваційно-інвестиційний потенціал автомобільної промисловості», у якій, на відміну від наявних у науковій літературі, одночасно зазначається на: складній структурованості інноваційно-інвестиційного потенціалу; єдності кількісної та якісної характеристики ресурсів інноваційно-інвестиційного потенціалу; специфіці автопрому – для забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку в довгостроковій перспективі інновації в автомобільній промисловості мають бути не лише продуктовими, а й процесними, охоплювати всі етапи створення автомобільної продукції; двосторонності інноваційно-інвестиційного процесу в автомобільній промисловості – автовиробники одночасно виступають і об'єктом, і суб'єктом інноваційно-інвестиційної діяльності; досягненні стратегічних, тактичних і оперативних цілей як критеріях ефективності реалізації інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобільної промисловості.

Розроблено методичний інструментарій і здійснено інтегральне оцінювання інноваційно-інвестиційного потенціалу автомобілебудівних підприємств України (ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод», корпорації «Богдан», ПрАТ «Єврокар», ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПрАТ «БАЗ», ПрАТ «Часівоярські автобуси», ПрАТ «Чернігівський автозавод», ПАТ «Черкаський автобус») в період 2015-2019 рр. за попередньо розробленими авторами формулою та шкалою, на підставі результатів якого зроблено висновок про те, що на сьогодні високим рівнем інноваційно-інвестиційного потенціалу характеризується лише ПрАТ «Єврокар».

Надано характеристику автомобільному кластеру як новітній формі державно-приватного партнерства щодо забезпечення розвитку інноваційно-інвестиційної автомобільної промисловості як стратегічно важливої частини національної економіки.

Висвітлено теоретичні положення потенційної реалізації в Україні кластерних ініціатив в сфері автомобільної промисловості на засадах державно-приватного партнерства – створення Західного автомобільного кластеру на базі найбільш успішного підприємства легкової автомобільної промисловості України ПрАТ «Єврокар».

Зроблено висновок про життєздатність ідеї зі створення Західного автомобільного кластеру з ядром у ПрАТ «Єврокар», оскільки ця можливість підтримується як практиками, так і місцевою владою.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Хаустова К.М. Теоретичні засади оцінки інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємства у контексті стратегічного підходу. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2009. Вип. 194. С. 299-304.
2. Мешко Н.П. Інвестиційно-інноваційний потенціал регіону: критерії оцінки та проблеми формування. *Економічний простір: Збірник наукових праць*. Дніпропетровськ: ПДАБА. 2008. № 3610. С. 78-88.
3. Погоріла І.І., Ковальчук Н.О. Характеристика інноваційно-інвестиційного потенціалу промислових підприємств Чернівецької області. *Ефективна економіка*. 2013. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1984>.
4. Водачек Л., Водачкова О. Стратегия управления инновациями на предприятии. М.: Экономика, 1998. 220 с.
5. Коробейников О.П., Трифилова А.А., Коршунов И.А. Роль инноваций в процессе формирования стратегии предприятия. *Менеджмент в России и за рубежом*. 2000. № 3. С. 18-21.
6. Лисин Б.К., Фридлянов В.Н. Инновационный потенциал как фактор развития. *Инновации*. 2002. № 7. С. 17-34.
7. Гриньов А.В. Оцінка інноваційного потенціалу підприємства. *Проблеми науки*. 2003. № 12. С. 12-17.
8. Маковеев П.С., Шарко М.В. Организация, регулирование и управление инновационно-инвестиционной деятельностью в Украине: монография. Херсон: ХДТУ, 2004. 234 с.
9. Алексеев І.В., Ольшанська М.В. Маркетинг інноваційних трансформацій підприємств. *Вісник НУ «Львівська політехніка»*. 2005. № 526. С. 3-7.
10. Лисин Б.К., Петриков М.М., Голышенкова О.М. Инновационный аудит компании. *Инновации*. 2008. № 2(112). С. 107-109.

11. Янковець Т.М. Обґрунтування взаємозв'язку стратегічного управління підприємством й інноваційного його розвитку. *Проблеми науки*. 2009. № 6. С. 26-32.
12. Ілляшенко С.М. Інноваційний менеджмент: підручник. Суми: ВТД Університетська книга, 2010. 334 с.
13. Іванілова О.А. Методологічні підходи до підвищення ефективності виробництва на інноваційній основі. *Ефективна економіка*. 2011. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=667>.
14. Тельнов А.С., Попель С.А. Соціально–економічна сутність поняття «інноваційний потенціал». *Формування ринкових відносин в Україні*. 2012. № 7. С. 69-76.
15. Шилова О.Ю., Чермошенцева Є.С. Інноваційний потенціал підприємства: сутність і механізм управління. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2012. № 1. С. 220-227.
16. Лосева С., Зубкова В. Финансово-инвестиционный потенциал предприятия и управление инвестиционным процессом. *Економіст*. № 11. 2000. С. 52-54.
17. Стеченко Д.М. Інноваційні форми регіонального розвитку: навч. посібник. К.: Вища школа, 2002. 254 с.
18. Іванов С.В. Методологічні підходи до визначення сутності інвестиційного потенціалу. *Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наук. праць*. Дніпропетровськ: ДНУ, 2004. Випуск 95. С. 98-104.
19. Маркетинг регіонів: інвестиційні аспекти / В. Матвєєв, В. Щелкунов, В. Бондаренко, Ю. Каракай, В. Грамотнєв. К.: Наук. думка, 2005. 176 с.
20. Покатаєва К.П. Теоретичні основи визначення категорій «інвестиційний потенціал» та «інвестиційна привабливість». *Коммунальное хозяйство городов. Серія: Технічні науки*. 2007. Вип. 75. С. 262-268.
21. Інвестування: підручник / В.М. Гриньова, В.О. Коюда, Т.І. Лепейко, О.П. Коюда. К.: Знання. 2008. 358 с.

22. Бережна І.Ю. Теоретико-економічні підходи до обґрунтування змісту інвестиційного потенціалу. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2010. № 6. С. 253-258.

23. Щербатюк О.М. Дефініція «інвестиційний потенціал підприємства»: сутність та відмінності. *Ефективна економіка*. 2011. № 11. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_11_17.

24. Дорош Ю.В. Сутнісна характеристика інвестиційного потенціалу вітчизняних підприємств. *Економічні науки. Серія: Облік і фінанси*. 2012. Вип. 9(1). С. 350-355.

25. Шевченко І.Ю. Інтегральна оцінка конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2018. № 2(21). С. 211-233.

26. ПАТ «Запорізький автомобільний завод». Річна фінансова звітність. Бази даних Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України. URL: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/46461/165/templ>.

27. ПрАТ «Автомобільна Компанія «Богдан Моторс»». Річна фінансова звітність. Бази даних Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України. URL: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/53145/166/templ>.

28. ПрАТ «Єврокар». Річна фінансова звітність. Бази даних Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України. URL: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/51400/165/templ>.

29. ПрАТ «АвтоКрАЗ». Річна фінансова звітність. Бази даних Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України. URL: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/48766/165/templ>.

30. ПрАТ «Бориспільський автозавод». Річна фінансова звітність. Бази даних Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України. URL: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/55914/165/templ>.

31. ПрАТ «Часівоярські автобуси». Річна фінансова звітність. Бази даних Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України. URL: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/44528/165/templ>.

32. ПрАТ «Чернігівський автозавод». Річна фінансова звітність. Бази даних Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України. URL: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/34572/165/templ>.

33. ПАТ «Черкаський автобус». Річна фінансова звітність. Бази даних Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України. URL: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/54385/165/templ>.

34. Воглер Б., Саха Д., Красовська О. Програма підтримки кластерів в Україні: принципи розробки та ключові особливості. К.: Інститут економічних досліджень та політичних консультацій, 2015. 18 с.

35. Хасанов Р.Х. Кластер – как форма реализации государственно-частного партнерства в рамках региональной промышленной политики. *Региональная экономика: теория и практика*. 2009. № 13(106). С. 75-80.

36. Stratmann G., Dimitrova G. Automotive clustering in Europe. Case studies on clustering management and development. Wiesbaden: HA Hessen Agentur GmbH. 2008. 114 p.

37. В Україні створюватимуть автомобільний кластер. Новини Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 7 травня 2013 року. URL: <http://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=62b76c59-54d6-47ab-8729-1831493329ec&title=VUkrainiStvoriuvatimutAvtomobilniiKlaster>.

38. Круглий стіл з розвитку ініціативи запровадження автомобільних кластерів в Україні: світовий досвід та українські перспективи. Новини Федерації роботодавців України від 30 травня 2018 року. URL: <http://fru.ua/ua/events/kruhlyi-stil-z-rozvytku-initsiatyvy-zaprovadzhennia-avtomobilnykh-klasteriv-v-ukraini-svitovyi-dosvid-ta-ukrainski-perspektyvy>.

39. На Закарпатті створюють потужний автомобільний кластер. Закарпаття онлайн. URL: <https://zakarpattya.net.ua/News/197438-Na-Zakarpatti-stvoriuiut-potuzhnyi-avtomobilnyi-klaster-FOTO>.