

підвищенню конкурентоспроможності учасників цього об'єднання, тому що дозволяє взаємодіяти між собою і територією на взаємовигідних умовах.

У Канаді особлива увага приділяється не тільки підтримки інноваційної діяльності, а й контролю за її реалізацією.

Німеччина одна з успішних країн, де ефективно функціонують кластери, розвиваються депресивні регіони. Вивчаючи досвід Німеччини можна виділити високу ефективність федеральних цільових програм в рамках яких реалізується кластерна політика і розвивається національна економіка.

Досвід Франції дозволяє стверджувати про позитивність формування транскордонних кластерів.

Ефективна взаємодія університетів і бізнесу в формуванні кластерів є особливістю Великобританії.

В Італії невеликим фірмам необхідно об'єднуватися з метою отримання різних преференцій.

Досвід Фінляндії характерний тим, що кластерна політика розробляється для окремих галузей, створюються «кластерні карти».

Порівнюючи досвід нашої країни з досвідом зарубіжних країн, можна дійти висновку, що в Україні недостатньо розвинені міжсекторальні зв'язки та технологічні мережі, нерозвинена система передачі знань, комерціалізації наукових розробок. Є загальне між кластерної політикою в Україні і досвідом західних країн: державна підтримка, система виділення грантів. Найважливішим є те, що такий досвід закликає уникнути сліпого копіювання вподобаних інструментів координації формування кластерів, керуючись, крім успішних практик, особливостями територій і населення.

Проведені дослідження на вітчизняних підприємствах довели, що існує пряма залежність між ступенем інтеграції підприємств та дохідністю інтегрованої структури кластерного типу. Ефективність кластеризації залежить від заходів державного регулювання, які на етапі ініціювання кластерів полягають у пошуку їх майбутніх учасників, ліквідації інституціональних бар'єрів, розвитку програм підготовки та перепідготовки кадрів, стимулюванні зв'язків з науковими та освітніми організаціями.

ТЕНДЕНЦІЇ ТА ЗАКОНОМІРНОСТІ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

Плахтій А.О.

*Науковий керівник: Шевченко І.Ю., д.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

У вітчизняній автомобільній промисловості України чільне місце належить легковому автомобілебудуванню, вантажному автомобілебудуванню та автобусобудуванню.

Табл. 1 містить зведені дані щодо виробничої активності вітчизняних автомобілебудівних підприємств.

Таблиця 1 – Виробнича активність автомобілебудівних підприємств України в 2014-2018 рр. (складено за [1-5])

Виробництво автомобілів	Обсяги виробництва автомобілів				
	2014	2015	2016	2017	2018
ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод»					
легкових	19257	12779	3624	403	1151
вантажних	746	317	229	118	479
автобусів	297	31	84	5	44
корпорація «Богдан»					
легкових	5952	1999	0	0	0
вантажних	284	122	6	0	0
автобусів	496	64	54	78	110
ПрАТ «Єврокар»					
легкових	11494	3649	2030	3937	6145
ПрАТ «АвтоКрАЗ»					
вантажних	891	1388	1401	480	0
ПрАТ «Бориспільській автомобільний завод»					
автобусів	696	110	1	0	0
ПрАТ «Часівоярські автобуси»					
автобусів	316	169	174	37	90
ПрАТ «Чернігівський автозавод»					
автобусів	281	185	254	3	178
ПАТ «Черкаський автобус»					
автобусів	389	370	332	198	382

Конкурентоспроможність автомобілебудівної продукції зазначених виробників характеризує наявність/відсутність автомобілів вітчизняного виробництва в топ-10 лідерів автомобільного ринку України (табл. 2).

Таблиця 2 – Місце вітчизняних автовиробників в рейтингу лідерів автомобільного ринку України у 2014-2018 рр. (складено за [1-5])

Виробники	Місце в топ-10 лідерів автомобільного ринку				
	2014	2015	2016	2017	2018
Ринок легкових автомобілів					
ПАТ «ЗАЗ»	3	3	10	-	-
ПрАТ «Єврокар»	7	9	4	4	5
корпорація «Богдан»	-	-	-	-	-
Ринок вантажних автомобілів					
ПрАТ «АвтоКрАЗ»	-	-	-	-	-
ПАТ «ЗАЗ»	8	8	-	-	-
корпорація «Богдан»	-	-	-	-	-
Ринок автобусів					
ПАТ «ЗАЗ»	5	5	6	7	9
корпорація «Богдан»	8	7	4	5	-
ПрАТ «БАЗ»	-	-	-	-	-
ПрАТ «Часівоярські автобуси»	4	1	3	4	5
ПрАТ «Чернігівський автозавод»	2	3	5	2	4
ПАТ «Черкаський автобус»	3	2	2	1	1

З даних табл. 2 бачимо, що конкурентні позиції вітчизняним автовиробникам вдається утримувати на національному автобусному ринку. Тоді як на ринку легкових автомобілів і вантажних автомобілів національні виробники програють у конкурентній боротьбі з зарубіжними брендами. Виняток становить ПрАТ «Єврокар», який не виробляє продукцію власного бренду, а спеціалізується на складанні легковиків чеського бренду Skoda.

Така ситуація закономірно призводить до виникнення питання: чи потрібно Україні взагалі-то прагнути до збереження власного автентичного автомобілебудівного комплексу, чи більш доцільним буде повномасштабний перехід до автоскладальної діяльності на засадах співробітництва з зарубіжними автоконцернами? Обидві альтернативи пов'язані зі значними ризиками та обмеженнями. Якщо розглядати автомобілебудування як частину національної економіки, то більш доцільним є повноцінне виробництво автомобілів, адже в цьому випадку підтримується розвиток суміжних галузей і досягається синергія в забезпеченні внеску підгалузі до формування ВВП, зайнятості населення, активізації інноваційно-інвестиційної діяльності. Звичайно, автоскладальна діяльність не зможе забезпечити такого масштабного соціально-економічного ефекту на макрорівні. Також розвиток автоскладання нерозривно пов'язаний зі значними капітальними інвестиціями від іноземних інвесторів, що виглядає проблематичним у контексті зниження інвестиційної привабливості України.

Література:

1. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2014 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2014>.
2. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2015 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2014-2>.
3. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2016 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2016>.
4. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2017 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2017>.
5. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2018 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/ru/statistika/statistika-2018>.

АНАЛІЗ МЕТОДІВ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ

Плахтій А.О.

Науковий керівник: Шершенюк О.М., к.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

В умовах глобалізаційних процесів, що відбуваються в світовій економіці, з метою виживання на вітчизняному та іноземних ринках підприємство повинне планувати та здійснювати економічно обґрунтовані