

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-177-0-14>

ПРОГНОЗУВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЕФЕКТУ ВІД СТВОРЕННЯ ЗАХІДНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО КЛАСТЕРУ В УКРАЇНІ

Шевченко І. Ю.

*доктор економічних наук, доцент,
декан факультету управління та бізнесу
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету
м. Харків, Україна*

Плахтій А. О.

*магістрант
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету
м. Харків, Україна*

Стратегічно важливою частиною машинобудівного комплексу та промисловості є автомобільна індустрія. 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 та систематичного інтенсивного негативного впливу численних факторів зовнішнього середовища.

Вихід із кризового становища вітчизняного автовиробництва потребує врахування провідного зарубіжного досвіду у цій царині та розгляду можливостей його перенесення в умовах українських реалій. За результатами попереднього дослідження [1] виявлено, що найбільшою популярністю у провідних країнах-автовиробниках користуються такі заходи як створення сприятливих умов для інвесторів, регламентація рівня локалізації, пільгове кредитування, податкові пільги, субсидування, державні програми. А в останні роки у світі спостерігається активізація процесів кластеризації.

Автомобільні кластери вже підтвердили свою ефективність у світі, але не в Україні. Автомобільний кластер має формуватися навколо ядра – потужного та фінансово успішного автомобілебудівного підприємства, для якого характерний високий рівень конкурентоспроможності. У попередніх дослідженнях за авторською методикою [2] оцінено конкурентоспроможність усіх автомобілебудівних підприємств

України [3]. На підставі цих результатів можемо зробити висновок, що наразі на роль ядра автомобільного кластеру підходить лише одне автомобілебудівне підприємство – ПрАТ «Єврокар». При цьому і керівництвом ПрАТ «Єврокар», і органами місцевого самоврядування Закарпатської області вже декількаразово ініціювалися круглі столи та форуми з приводу перспектив формування на базі ПрАТ «Єврокар» Західного автомобільного кластеру [4-5]. Яким же може бути потенційний соціально-економічний ефект від реалізації подібної кластерної ініціативи в Україні?

Середній обсяг денного випуску автомобілів у сусідніх країнах наразі сягає 6-7 тис. од. При створенні Західного автомобільного кластеру можливо було б почати виробництво легкових автомобілів з обсягу 2-3 тис. од. в місяць. При цьому нижню межу потенційного місячного обсягу виробництва автомобілів (2 тис. од.) прийємо як песимістичний сценарій; верхню межу (3 тис. од.) – як оптимістичний сценарій. Середнє значення у 2,5 тис. од. потенційного місячного обсягу виробництва автомобілів прийємо як основу реалістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру.

За умови безперервності виробничого процесу на засадах використання вахтового методу за 5 років сукупно буде вироблено 150000 легкових автомобілів за реалістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру; або 120000 легкових автомобілів за песимістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру; або 180000 легкових автомобілів за оптимістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру.

Середню очікувану ціну за одиницю виготовленої продукції прийємо у розмірі 12,5 тис. євро (при собівартості легкового автомобіля 9,5 тис. євро та рівню рентабельності виробництва 31,58%) за реалістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру. За песимістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру ціна складе 13,5 тис. євро за легковий автомобіль (при собівартості легкового автомобіля 10,5 тис. євро та рівню рентабельності виробництва 28,57%); за оптимістичного сценарію ціна очікується на рівні 11,5 тис. євро за легковий автомобіль (при собівартості легкового автомобіля 8,5 тис. євро та рівню рентабельності виробництва 35,29%). За цінової політики відповідно до реалістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру планується, що буде реалізовано 90% виробничої програми (135000 од.); за песимістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру – 80% виробничої програми (96000 од.); за оптимістичного

сценарію створення Західного автомобільного кластеру – 100% виробничої програми (180000 од.).

Кількість робітників, необхідна для забезпечення виконання виробничої програми з випуску легкових автомобілів у розмірі 2,5 тис. од. щомісячно, складає близько 400 осіб, що й приймемо за реалістичний сценарій створення Західного автомобільного кластеру. Відповідно, за аналогією песимістичний сценарій створення Західного автомобільного кластеру буде включати кількість робітників чисельністю 320 осіб; оптимістичний сценарій створення Західного автомобільного кластеру – кількість робітників чисельністю 480 осіб.

Середня місячна заробітна плата робітника планується на рівні 18 тис. грн. за реалістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру. Тоді як відповідно до песимістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру ця величина щомісячно буде складати 16 тис. грн. У разі ж оптимістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру робітники зможуть сподіватися на місячний заробіток у розмірі 20 тис. грн. Тим самим за реалістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру середньо-місячний фонд оплати праці буде складати 7200 тис. грн; за песимістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру – 5120 тис. грн; за оптимістичного сценарію створення Західного автомобільного кластеру – 9600 тис. грн.

Відповідно, економічні вигоди держави від фінансування проекту зі створення Західного автомобільного кластеру складуть відрахування до державного бюджету сум податку на додану вартість, податку на прибуток підприємств, єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, податку на доходи фізичних осіб і військового збору.

Реалізація проекту зі створення Західного автомобільного кластеру в Україні буде потребувати нетто-інвестицій у розмірі 5 млн. євро, що за курсом НБУ є еквівалентом 165000 тис. грн.

Представимо у табл. 1 порівняння прогностичних показників соціально-економічного ефекту від створення Західного автомобільного кластеру в Україні.

Результати дослідження засвідчили потенційну соціально-економічну ефективність створення в Україні Західного автомобільного кластеру. Зокрема, за песимістичного сценарію прогностичний чистий економічний ефект за весь період реалізації проекту складе 10226808 тис. грн. або 2045361,6 тис. грн. щорічно. За реалістичного сценарію створення кластеру очікується чистий економічний ефект у розмірі 13557480 тис. грн., що щорічно складе 2711496 тис. грн.

За оптимістичного сценарію прогнозується чистий економічний ефект від створення Західного автомобільного кластеру у розмірі 16943640 тис. грн., що в перерахунку на щорічну величину складе 3388728 тис. грн.

Таблиця 1

Сценарії отримання соціально-економічного ефекту державою від створення Західного автомобільного кластеру в Україні

Показники	Песимістичний сценарій	Реалістичний сценарій	Оптимістичний сценарій
Прогнозний соціальний ефект			
Створення робочих місць, од.	320	400	480
Прогнозний економічний ефект			
Відрахування податку на додану вартість до державного бюджету, тис. грн.	8553600	11137500	13662000
Відрахування податку на прибуток підприємств до державного бюджету, тис. грн.	1710720	2405700	3207600
Відрахування єдиного соціального внеску до державного бюджету, тис. грн.	67584	95040	126720
Відрахування податку на доходи фізичних осіб до державного бюджету, тис. грн.	55296	77760	103680
Відрахування військового збору до державного бюджету, тис. грн.	4608	6480	8640
Разом прогнозного економічного ефекту, тис. грн.	10391808	13722480	17108640
Разом прогнозного чистого економічного ефекту, тис. грн.	10226808	13557480	16943640

Джерело: розроблено авторами

Література:

1. Dmytriiev I., Shevchenko I., Kudryavtsev V., Lushnikova O., Zhytnik T. The world experience and a unified model for government regulation of development of the automotive industry. *Public Policy and Administration*. 2019, Vol. 18, Nr. 3, P. 46-58.

2. Шевченко І.Ю. Методичні засади оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в контексті формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. *Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія: Економічні науки*. 2018. № 4 (125). С. 49-61.

3. 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.

4. Круглий стіл з розвитку ініціативи запровадження автомобільних кластерів в Україні: світовий досвід та українські перспективи. URL: <http://fru.ua/ua/events/kruhlyi-stil-z-rozvytku-initsiatyvy-zaprovdzhennia-avtomobi-lnykh-klasteriv-v-ukraini-svitovyi-dosvid-ta-ukrainski-perspektyvy>

5. Автомобільний кластер на Закарпаття: що це таке і для чого створюють. URL: <http://uzhgorod.net.ua/news/143862>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-177-0-15>

**МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ
ТЕЛЕРАДІООРГАНІЗАЦІЙ В УКРАЇНІ: КОНЦЕПЦІЯ
САМОРЕГУЛЮВАННЯ**

Ящук Т. О.

*аспірантка кафедри регіональної політики Навчально-наукового
інституту публічного управління та державної служби
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Свобода вираження поглядів довгий час розглядалася як основне право, яке є важливим саме по собі, а також допомагає захищати інші права та свободи. Серед вагомих чинників, чому свобода вираження поглядів є настільки важливою, можна виокремити, такі як потреба