



євро в резервах центробанків світу знизилася до 20,34%. За період 2009-2016 рр. єдина європейська валюта подешевшала понад ніж на 20% [] і існує ризик зниження обмінного курсу євро до паритету з доларом США.

Отже, попри важливість свого існування, в останній час євро різко втрачає позиції в якості резервної валюти і інвестиції в європейську валюту залишаються не вигідними до закінчення програми кількісного пом'якшення.

Список використаних джерел:

1. Щорічний звіт Міжнародного валютного фонду за 2014 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.imf.org/external/np/div/2014/index.pdf>

2. Австралійський ЦБ суттєво сократил долю євро в резервах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nesam.net.ua/avstraliiskii-cb-syshestvenno-sokratil-dolu-evro-v-rezervah/>

Орест ОСУДАР

науковий керівник:

к.е.н., доц. Михайлишин Л.І.

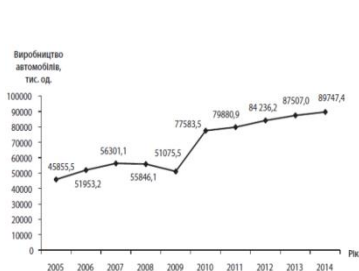
ІФННІМ THEU

НЕОБХІДНІСТЬ ДИВЕРСИФІКАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОМОБІЛЕВИРОБНИКІВ УКРАЇНИ В ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОМУ ПРОЦЕСІ

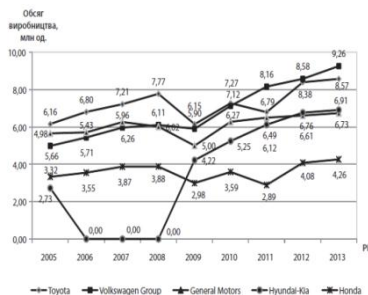
Одним із найбільш популярних і бажаних товарів для сучасної людини став автомобіль, який за своїми характеристиками задовольняє не тільки особисті потреби, а виступає невід'ємним інструментом економічних процесів. Масштаби сучасної автомобілебудівної промисловості вражають не лише своїм обсягом, але й динамічністю розвитку й впровадженням інновацій.

За останніми підрахунками в світі налічується близько 1 млрд. автомобілів, а вартість їх серійних версій може коливатися від 1 тис. дол. США (TATA Nano - Індія) до 2,5 млн. дол. США (Bugatti Chiron - Франція). Що стосується динаміки розвитку технологій в автомобілебудуванні, то тут ситуація відзначається ідентичними тенденціями, адже за час свого столітнього існування, автомобіль перетворився з самохідного вазу з в практично автономний транспортний засіб і що не менш важливо ця еволюція триває.

Загальний обсяг світової автомобільної індустрії упродовж останніх десяти років збільшився з 45,8 млн од. у 2005 р. до 87,5 млн од. у 2014 р., або у 1,9 разу (рис. 1а). На сьогодні у світі за показником обсягів виробництва легкових автомобілів пальма першості належить таким десяти компаніям (рис. 1б) [1].



а) Динаміка світового виробництва автомобілів у 2005–2014 рр.



б) Динаміка виробництва легкових автомобілів серед ТОП-5 провідних виробників у світі у 2005–2013 рр.

Рис. 1. Показники світового автомобілебудування

Галузь автомобілебудування має суттєвий вплив на загальний обсяг прямих іноземних інвестицій в країну, на її торговельний оборот та рівень державних доходів у бюджеті. Наведемо приклад обсягів зазначених індикаторів у провідних країнах світу (табл. 1).

Таблиця 1

Показники грошових оборотів у галузі автомобілебудування в провідних країнах світу, млн. євро [1]

Країна	Оборот	Інвестиції	Державні доходи (відрахування до держбюджету)
США	425106	30416	64289
Японія	435610	6450	66444
Німеччина	227666	11900	44314
Франція	111901	4196	34000
Китай	86984	5330	...
Іспанія	75104	2740	23212
Корея	62993	2239	16615
Італія	54135	3450	40954
Великобританія	58238	1590	46099

Виходячи з даних, наведених у табл. 1, беззаперечним лідером за всіма показниками є США, у галузі автомобілебудування якої концентрується понад 30 млрд євро інвестицій, а відрахування до бюджету країни сягають 64,2 млрд євро. Далі слідують Японія, Німеччина, та Франція, загальний оборот яких складає 435,6 млрд євро, 227,6 та 111,9 млрд євро відповідно. Китай, Іспанія та Корея знаходяться приблизно на однаковому рівні за оборотом та інвестиціями в галузь. Потрібно відмітити, що всі країни, окрім США та Німеччини, відрізняються невисокими обсягами інвестицій у порівнянні з оборотом, що свідчить про надвисокий рівень технологій, які впроваджуються та



розробляються в автомобільній промисловості. Найбільші доходи державі галузь автомобілебудування приносить у США, Японії, Німеччині, Італії та Великобританії.

Що стосується України то розвиток вітчизняного автомобілебудування залишається далеким від рівня провідних держав автовиробників. Вклад цієї галузі в вітчизняну економіку не суттєвий. Так, в 2014 році частка галузі в промисловому виробництві склала лише 0,8%, в створенні національного внутрішнього валового продукту – менше 0,4%. В галузі працює лише 18,4 тис. працівників, або менше 0,1% всіх працюючих в Україні [2].

Першопричиною таких низьких показників є високий ступінь прив'язаності вітчизняного ринку автомобілів до кредитної політики. Про що свідчить постійний спад кількості реалізованих вітчизняних автомобілів з 2008 року.

Іншим фактором – є значна технологічна відсталість товарів від зарубіжних конкурентів. Так сучасні автомобілі, які виробляються в Україні як вітчизняні за своїми технологічними параметрами ідентичні світовим моделям 80х років ХХ століття, при чому, що якість збирання часто і не відповідає цим нормам. І хоч ціни є нижчими вони не влаштовують потенційного платоспроможного споживача.

Станом на сьогоднішній день в Україні функціонує 5 підприємств, що безпосередньо відносяться до галузі автомобілебудування:

1. ЗАТ “Запорізький автомобільний завод” (або ЗАТ “ЗАЗ”) (Корпорація “Укравто”) – крупноузлове (SKD) і дрібноузлове (MKD) складання легкових автомобілів [3];

2. Корпорація “Богдан” (в складі ВАТ “Луцький автомобільний завод” (або ВАТ “ЛуАЗ”), та ВАТ “Черкаський автомобільний завод “Богдан” (ЧАЗ “Богдан”)) - крупноузлове і дрібноузлове складання легкових автомобілів [4];

3. ЗАТ “Єврокар” - крупноузлове і дрібноузлове складання легкових автомобілів [18];

4. ТОВ “ВО “Кременчуцький автоскладальний завод” (або ТОВ “КрАСЗ”) – крупноузлове складання легкових автомобілів [5];

5. ТОВ “Автомобільний завод “Віпос” - крупноузлове складання легкових автомобілів [6].

Однак тільки ЗАТ “Запорізький автомобільний завод” - єдине в Україні підприємство з повним циклом виробництва легкових автомобілів, що включає штампування, зварювання, фарбування, обладнання кузова і складання автомобіля. Решта спеціалізується на збиранні автомобілів комплектуючі до яких ввезені із-за кордону.

Саме тому для ЗАТ “Запорізький автомобільний завод” в сучасних умовах є диверсифікація своєї діяльності для виробництва різного роду автомобілів, котрі могли б задовільнити потреби як внутрішнього так і європейського споживача. Проте така диверсифікація має буди закладена в самій концепції розвитку підприємства, а його конвеєрні потужності розсореджені на виробництво моделей різного призначення. Прикладом таких



моделей може виступати виробництво легкого повнопривідного автомобіля з дизельним двигуном з компонованням кабіна над двигуном (належна заміна модельному ряду УАЗ 452, що використовуються в АТО), іншою моделлю міг би виступити легкий електрокар, привід якого не залежав від ДВЗ (дизельного типу) і т.д. (заміна патрульних Toyota Prius) Саме державні замовлення стали одним із ключових факторів повоєнного розвитку для сучасних високо розвинутих автомобілевиробників, однак іншою складовою такого успіху виступає ефективність і технологічна успішність виробленого товару. Для ефективного налагодження такої взаємодії необхідно налагодити не лише успішну менеджерську діяльність, а й забезпечити прогрес в інженерії автомобілебудування України.

Список використаних джерел:

1. *Офіційний сайт «Світової асоціації виробників автотранспортних засобів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oica.net/>*
2. *Асоціація автопроизводителей Украины “УкрАвтопром”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua>.*
3. *Офіційний сайт ЗАТ “Запорізький автомобілебудівний завод”. ”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avtozaz.com/ua>.*
4. *Офіційний сайт корпорації “Богдан”. ”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bogdan.ua>.*
5. *Офіційний сайт ЗАТ “ЄвроКар”. ”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eurocar.com.ua>.*
6. *Офіційний сайт ТОВ “ВО “КрасЗ”. ”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://krasz.com.ua>.*
7. *Офіційний сайт ТОВ “Автомобільний завод “Вінос”. ” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vipos.ua>.*

Ганна ПАВЛЮК
науковий керівник
к.е.н., доц. Баран Р.Я.
ІФННІМ ТНЕУ

СВІТОВИЙ ДОСВІД ФУНКЦІОНУВАННЯ ВІЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ЗОН

Інститут вільних економічних зон (ВЕЗ) має досить тривалу історію. До середини ХХ століття ВЕЗ набувають широкого поширення у багатьох країнах. При цьому в різних державах становлення цього інституту відбувалося по-своєму, що надає актуальність вивчення і порівняльного аналізу практичного досвіду зарубіжних країн. Сьогодні ВЕЗ є інструментом залучення інвестицій, а також сприяє зміцненню економічного і наукового потенціалу країн світу.

Вільні економічні зони є чітко обмеженими територіями із специфічним митним та торговим режимом, які характеризуються загальною свободою переміщення капіталу, товарів та робочої сили. Необхідно відзначити, що