

Шапурова О. О.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування
Запорізької державної інженерної академії*

Shapurova O. O.

*P.H.D.,
Zaporozhye State Engineering Academy*

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ КОРПОРАЦІЙ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНДУСТРІЇ: ВИРОБНИЦТВО, ЗБУТ, ФІНАНСОВА СТІЙКІСТЬ

ECONOMICAL ASPECTS OF CORPORATIONS OF AUTOMOTIVE INDUSTRY: PRODUCTION, MARKETING, FINANCIAL STABILITY

Анотація. У статті розглянуто індикатори внеску автомобільної індустрії в розвиток країни. Проаналізовано світове виробництво автомобільного транспорту впродовж 2011–2015 рр. Розглянуто основні показники корпорацій – лідерів автомобільної індустрії. Проаналізовано обсяги продажів автомобілів упродовж 2005–2015 рр. Розраховано тип фінансової стійкості провідних автомобільних корпорацій світу.

Ключові слова: світове виробництво, світова реалізація, фінансова стійкість корпорації, автомобільна індустрія, власні обігові кошти.

Постановка проблеми. У сучасних глобальних умовах розвитку з кожним роком поширюється панування транснаціональних корпорацій. Нині в усьому світі налічується близько 82 тис. ТНК, які мають понад 825 тис. іноземних філій; 500 найбільших ТНК реалізують 80% усієї світової продукції електроніки і хімії, 95% фармацевтики, 76% продукції машинобудування. ТНК контролюють до половини промислового виробництва у світі, дві третини міжнародної торгівлі, приблизно чотири п'ятих патентів і ліцензій на нову техніку і технології. Зокрема, за оцінками ЮНКТАД, за 1990–2014 рр. додана вартість, вироблена іноземними філіями ТНК, зросла з 1,0 до 7,9 трлн дол. США, їхні сумарні активи – з 3,9 до 102,0 трлн. дол., сукупний продаж – з 4,7 до 36,4 трлн. дол., кількість зайнятих – з 20,6 до 75,7 млн. осіб, а експортна діяльність – з 1,4 до 7,8 трлн. дол. [1, с. 87].

Провідні ТНК світу діють переважно в 11 країнах світу: США, Китаї, Росії, Японії, Великобританії, Німеччині, Франції, Іспанії, Мексиці, Австралії, Швейцарії.

Доходи 100 найбільших ТНК світу можна порівнювати з ВВП країн світу: корпорація Wal-Mart Stores має дохід у розмірі 469,2 млрд. дол. (ВВП Китаю – 489,2); Apple – 164,7 млрд. дол. (ВВП України – 175,5 млрд. дол.)¹ [2, с. 17].

Нині діяльність ТНК досягнула свого найвищого рівня, охопивши практично всі країни світу та всі фази суспільного відтворення на галузевому та територіально-регіональному рівнях.

Вирішення важливих питань світового масштабу в сучасних умовах функціонування належить саме транснаціональним корпораціям. Важелі управління поступово переходять від політичної спільноти до власників найбільших ТНК. Це не випадково, тому що ТНК – це масштабні системні підприємства зі своєю корпоративною культурою, традиціями та мисленням (100 найбільших ТНК об'єднують майже 0,24% населення світу – 16,8 млн. ос.).

Найбільш важливими для національної економіки країн є ТНК автомобільної галузі. Цей факт підтверджують особливі риси автомобілебудування: виробництво автомобілів забезпечує понад 70% доданої вартості; галузь автомобілебудування формує попит на товари і послуги підприємств суміжних галузей; один працюючий в автомобілебудуванні створює щонайменше шість робочих місць у суміжних галузях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Світові тенденції розвитку автомобілебудування розкрито у працях П. Проноза, Н. Брюховецької, А. Семенова, В. Кищуна, Т. Ладуби, Ю. Пирожкової, Н. Бодрової, О. Стернюк.

У своїх працях учені вирішували завдання теоретичного та практичного характеру:

- визначення особливостей асортиментної політики автомобілебудівних підприємств;
- аналіз світових тенденцій розвитку автомобілебудівної промисловості;
- осмислення тенденцій розвитку глобальної автомобільної промисловості через призму теоретичних концепцій міжнародного менеджменту;
- розкриття особливостей монополізації світового автомобільного ринку;
- аналіз особливостей правового регулювання підприємств автомобілебудівної галузі;
- дослідження перспектив розвитку світового автомобільного ринку.

Водночас, незважаючи на достатню широту дослідження проблематики розвитку світового автомобілебудування, залишається низка питань, що потребують подальшого дослідження, зокрема щодо фінансової стійкості та стабільності транснаціональних корпорацій.

Метою статті є дослідження основних економічних аспектів корпорацій автомобільної індустрії: виробництва, збуту, фінансової стійкості.

Для систематизації досліджень учених нами поставлено такі завдання:

- проаналізувати стан виробництва та реалізації автомобілів у розрізі країн світу;

¹ Показники 2013 р.

– визначити основні провідні корпорації світу та їх особливості;

– оцінити фінансову стійкість провідних автомобілебудівних корпорацій світу.

Вклад основного матеріалу дослідження. Автомобілебудування має суттєвий вплив на торговельний оборот, рівень державних доходів, обсяг іноземних інвестицій та на загальний ВВП країни в цілому.

Індикатори внеску автомобільної індустрії в розвиток країни наведено в табл. 1.

Найвагоміший внесок у національну економіку здійснює виробництво автомобілів в Японії, підтвердженням факту є загальний оборот у розмірі 435 610 млн. євро та доходи бюджету від автомобілебудування – 66444 млн. євро.

Лідером за обсягом прямих інвестицій в автомобільну галузь США (прямі інвестиції перевищують 30 млрд. євро).

Виходячи із соціального забезпечення та зайнятості більш привабливою країною є Китай (загальна чисельність працівників галузі більш ніж 1,5 млн. ос.).

Світове виробництво автомобільного транспорту впродовж останніх п'яти років збільшилося майже на 11 млн. од. (темп приросту – 13,6%). Динаміку світового виробництва наведено в табл. 2.

Регіонами – лідерами виробництва та світового зростання є:

– країни Африки. Темп зростання – 150,18%. Обсяг виробництва – 835 937 од.;

– країни NAFTA. Темп зростання – 133,18%. Обсяг виробництва в 2015 р. – 17 949 038 од.;

– країни Азії та Океанії. Темп зростання – 117,77%. Обсяг виробництва в 2015 р. – 47 786 156 од.

Мізерне зростання автомобільної індустрії в країнах ЄС (3,7%). Катастрофічна ситуація з виробництвом автомобільного транспорту в країнах СНД – падіння становить 683 тис. од (30%) та країнах Південної Америки – 1300 тис. од (30%).

Найбільшими темпами збільшується виробництво автомобільного транспорту у США (139,7%), Мексиці –

Таблиця 1

Індикатори внеску автомобільної індустрії в розвиток країни [4]

Країни	Загальний оборот, млн. євро	Прямі інвестиції, млн. євро	Доходи бюджету від галузі, млн. євро	Зайнятість у сфері автомобілебудування, ос.
Японія	435610	6450	66444	725000
США	425106	30416	64289	954210
Німеччина	227666	11900	44314	773217
Франція	111901	4196	34000	304000
Китай	86984	5330	н/д	1605000

Таблиця 2

Світове виробництво автомобільного транспорту, од. [4]

Країни світу	2011	2012	2013	2014	2015	Темп, %
Європа	20 954 156	19 863 709	19 789 533	20 429 625	21 096 325	100,68
ЄС(15 країн)	14 121 717	12 828 665	12 828 654	13 483 961	14 441 935	102,27
ЄС(27 країн)	17 522 340	16 275 525	16 246 974	17 127 469	18 177 481	103,74
у т. ч.						
Німеччина	6 146 948	5 649 260	5 718 222	5 907 548	6 033 164	98,15
Іспанія	2 373 329	1 979 179	2 163 338	2 402 978	2 733 201	115,16
Франція	2 242 928	1 967 765	1 740 000	1 821 464	1 970 000	87,83
Великобританія	1 463 999	1 576 945	1 597 872	1 598 879	1 682 156	114,90
Чехія	1 199 845	1 178 995	1 132 931	1 251 220	1 303 603	108,65
Італія	790 348	671 768	658 207	697 864	1 014 223	128,33
Інші країни Європи	2 242 685	2 515 206	2 417 025	2 131 711	1 560 048	69,56
у т.ч. країни СНД	2 231 662	2 504 174	2 406 120	2 028 561	1 476 418	66,16
Америка	17 793 809	20 089 597	21 128 805	21 222 463	20 964 654	117,82
Північноамериканська зона вільної торгівлі (NAFTA)	13 477 706	15 800 943	16 498 633	17 422 866	17 949 038	133,18
США	8 661 535	10 335 765	11 066 432	11 660 702	12 100 095	139,70
Мексика	2 681 050	3 001 814	3 052 395	3 368 010	3 565 469	132,99
Канада	2 135 121	2 463 364	2 379 806	2 394 154	2 283 474	106,95
Південна Америка	4 316 103	4 288 654	4 630 172	3 799 597	3 015 616	69,87
Бразилія	3 407 861	3 402 508	3 712 380	3 146 386	2 429 463	71,29
Азія та Океанія	40 576 318	43 696 469	45 799 146	47 404 769	47 786 156	117,77
Китай	18 418 876	19 271 808	22 116 825	23 731 600	24 503 326	133,03
Японія	8 398 630	9 943 077	9 630 181	9 774 665	9 278 238	110,47
Південна Корея	4 657 094	4 561 766	4 521 429	4 524 932	4 555 957	97,83
Індія	3 927 411	4 174 713	3 880 938	3 844 857	4 125 744	105,05
Африка	556 637	586 396	636 519	719 608	835 937	150,18
Разом	79 880 920	84 236 171	87 354 003	89 776 465	90 780 583	113,64
у т. ч. Україна	104 654	76 281	50 449	28 751	8 244	7,88

Таблиця 3

Динаміка виробництва найбільших автомобільних корпорацій світу, од. [4]

№	Корпорація	2011	2012	2013	2014	2015	Країна
1	TOYOTA	8,050,181	10,104,424	10,324,995	10,475,338	10,083,831	Японія
2	VOLKSWAGEN	8,525,573	9,254,742	9,379,229	9,894,891	9,872,424	Німеччина
3	DAIMLER AG	2,137,067	2,195,152	1,781,507	1,973,270	2,134,645	Німеччина
4	FORD	5,516,931	5,595,483	6,077,126	5,969,541	6,396,369	США
5	G.M.	9,031,670	9,285,425	9,628,912	9,609,326	7,485,587	США
6	B.M.W.	1,738,160	2,065,477	2,006,366	2,165,566	2,279,503	Німеччина
7	HONDA	2,909,016	4,110,857	4,298,390	4,513,769	4,543,838	Японія
8	NISSAN	4,631,673	4,889,379	4,950,924	5,097,772	5,170,074	Японія
9	HYUNDAI	6,616,858	7,126,413	7,233,080	8,008,987	7,988,479	Південна Корея
10	SAIC	1,478,502	1,783,548	1,992,250	2,087,949	2,260,579	Китай
11	RENAULT	2,825,089	2,676,226	2,704,675	2,761,969	3,032,652	Франція
12	TATA	1,197,192	1,241,239	1,062,654	945,113	1,009,369	Індія
13	FUJI	580,261	753,32	808,919	888,812	938,553	Японія
14	PSA	3,582,410	2,911,764	2,833,781	2,917,046	2,982,035	Франція
15	SUZUKI	2,725,899	2,893,602	2,842,133	3,016,710	3,034,081	Японія
16	FIAT	2,336,954	2,127,295	4,681,704	4,865,758	4,865,233	Італія
17	DONGFENG MOTOR	1,108,949	1,137,950	1,238,948	1,301,695	1,209,296	Китай
18	MAZDA	1,165,591	1,189,283	1,264,173	1,328,426	1,540,576	Японія
19	ISUZU	480,889	600,47	532,966	541,068	669,284	Японія
20	BYD	449,425	455,444	510,95	433,718	446,885	Китай

Таблиця 4

Динаміка реалізації автомобільного транспорту [4]

Регіон / країна	Період до настання кризи			Період фінансової кризи		
	2005	2006	2007	2008	2009	
Європа	21 063 326	21 863 840	23 006 722	21 872 430	18 645 351	
ЄС (28 країн)	18 186 036	18 516 490	18 870 211	17 385 906	16 226 713	
ЄС (15 країн)	16 942 079	17 161 729	17 297 311	15 813 252	15 228 050	
Нові члени ЄС	1 243 957	1 354 761	1 572 900	1 572 654	998 663	
Росія, Туреччина та інші країни Європи	2 877 290	3 347 350	4 136 511	4 486 524	2 418 638	
Україна	276 697	391 301	525 680	640 968	181 750	
Америка	23 335 468	23 351 377	23 604 213	20 907 634	17 499 864	
Північноамериканська зона вільної торгівлі (NAFTA)	20 242 979	19 899 024	19 301 479	16 240 451	12 859 351	
Центральна та Південна Америка	3 092 489	3 452 353	4 302 734	4 667 183	4 640 513	
Азія/Океанія/країни Сходу	20 408 597	21 818 586	23 625 638	24 284 312	28 267 659	
Африка	1 127 349	1 328 314	1 340 152	1 278 762	1 181 065	
Разом за всіма країнами	65 934 740	68 362 117	71 576 725	68 343 138	65 593 939	
Регіон / країна	Період стабілізації					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Європа	18 808 688	19 740 019	18 663 268	18 342 988	18 590 806	19 044 918
ЄС (28 країн)	15 665 090	15 664 437	14 358 421	14 135 620	14 998 517	16 466 203
ЄС (15 країн)	14 696 720	14 683 816	13 420 004	13 191 012	13 913 204	15 223 297
Нові члени ЄС	968 370	980 621	938 417	944 608	1 085 313	1 242 906
Росія, Туреччина та інші країни Європи	3 143 598	4 075 582	4 304 847	4 207 368	3 592 289	2 578 715
Україна	188 408	227 250	259 586	232 894	105 957	52 341
Америка	19 730 925	21 579 008	23 676 520	25 034 824	25 120 753	25 231 935
Північноамериканська зона вільної торгівлі (NAFTA)	14 203 961	15 597 614	17 526 688	18 764 508	19 548 459	20 762 256
Центральна та Південна Америка	5 526 964	5 981 394	6 149 832	6 270 316	5 572 294	4 469 679
Азія/Океанія/країни Сходу	35 191 633	35 405 435	38 225 604	40 579 153	42 508 968	43 850 874
Африка	1 273 898	1 473 138	1 600 993	1 685 143	1 699 621	1 550 256
Разом	75 005 144	78 197 600	82 166 385	85 642 108	87 920 148	89 677 983

133%, Китаї – 133%, Італії – 128%, Іспанії – 115%, Японії – 110%.

90% світового виробництва автомобілів створюють 20 перших транснаціональних корпорацій зі списку Global 2000 журналу Forbes: Toyota Motor, Volkswagen Group, Daimler, Ford Motor, General Motors, BMW Group, Honda Motor, Hyundai Motor, SAIC Motor, Renault, Tata Motors, Fuji Heavy Industries, Peugeot, Suzuki Motor, Fiat Chrysler, Dongfeng Motor Group, Mazda Motor, Isuzu Motors, BYD.

Динаміку виробництва найбільших автомобільних корпорацій світу наведено в табл. 3.

Невід’ємним складником дослідження будь-якої галузі національної економіки є виявлення платоспроможного попиту на продукцію галузі, що відбивається в обсягах продажу, тобто кількості офіційно реалізованих нових транспортних засобів.

Так, у різних регіонах світу впродовж останніх 10 років було зафіксовано такі обсяги продажів нового автомобільного транспорту (табл. 4).

Дані таблиці свідчать, що впродовж 2005 р. і до початку світової кризи (2008 р.) реалізація автомобільного транспорту динамічно зростала з кожним роком. У період фінансової кризи обсяги продажу автомобілів зменшилися в Європі – на 11,5%, в Америці – на 25%.

Фінансова криза практично не торкнулася автомобільного ринку Азії та Океанії, реалізація автомобілів збільшилася майже на 40%, порівнюючи 2009 р. з 2005 р.

Надзвичайно великі обсяги продажів автомобілів в Азії та Океанії пояснюються насамперед стрімким підйомом китайського автопрому, який останніми роками наростив потенціал виробничих потужностей і реалізовує продукцію не тільки на експорт, а й сам активно забезпечує сучасними автомобілями власне населення та Тихоокеансько-Азіатський регіон.

Європейські виробники автомобільного транспорту в 2015 р. так і не вийшли на обсяги продаж 2005 р. (90,4% від обсягу продажу 2005 р.).

Транснаціональні корпорації Тихоокеансько-Азіатського регіону в період 2005–2015 рр. збільшили свої обсяги продажу у два рази (на 23 млн. од.).

Традиційно низька купівельна спроможність спостерігається в Африці, де обсяги продажів автомобілів почали перевищувати 1,5 млн. од. лише у 2012 р.

Найбільш критична ситуація з реалізацією в нашій країні. На протязі 10 років обсяг реалізації автомобіль-

ного транспорту в Україні зменшився у п’ять разів. Структуру продажів автомобільного транспорту наведено на рис. 1, 2.

Ефективна операційна діяльність, удача збутова політика транснаціональної корпорації неможливі без фінансової стійкості та стабільності.

Основною умовою забезпечення фінансової стійкості підприємства є формування достатніх обсягів коштів, які дають змогу в повному обсязі виконати свої зобов’язання перед бюджетом, розраховатися з працівниками, кредиторами, постачальниками. Іншими словами, корпорація буде фінансово стійкою, якщо величина її вхідних грошових потоків від операційної діяльності перевищуватиме вихідні. Виходячи з наведеного, можна зробити висновок, що одним із важливих компонентів фінансової стійкості є наявність необхідної кількості фінансових ресурсів, які можна сформувати лише за умови ефективної роботи корпорації та отримання прибутку, що неможливо без застосування управлінських рішень.

Діагностувати фінансову стійкість корпорацій можливо виходячи з типу фінансової стійкості.

Із досліджених світових корпорацій – лідерів автомобілебудування половина є фінансово нестійкими.

Корпорації Німеччини мають нестачу власних обігових коштів і довгострокових позик у розмірі 3–14 млрд. EUR.

Визначення фінансової стійкості корпорацій Німеччини та США наведено в табл. 5.

Корпорація FORD має запас нормальної фінансової стійкості у розмірі 32 987 млн. USD. Провідна корпорація США – G.M., в якій працюють майже 216 тис. ос., має нестачу власних обігових коштів і довгострокових позик у розмірі 15 573 млн. USD.

Автомобільні корпорації Франції мають нестачу коштів та позик у розмірі 3–7 млрд. EUR і належать до нестійкого типу фінансового стану. Проблеми фінансової стійкості має індійський транснаціональний гігант TATA.

Визначення фінансової стійкості корпорацій Франції, Індії, Італії та Південної Кореї наведено в табл. 6.

Абсолютну фінансову стійкість має одна з двадцяти досліджених корпорацій, власник бренду Subaru – Fuji Heavy Industries. Корпорація FUJI має вільні власні обігові кошти у розмірі 535 415 млн. JPY.

85% корпорацій Японії є фінансово стійкими. Проблемним суб’єктом господарювання є автовиробник HONDA, який має дефіцит коштів та позик у розмірі

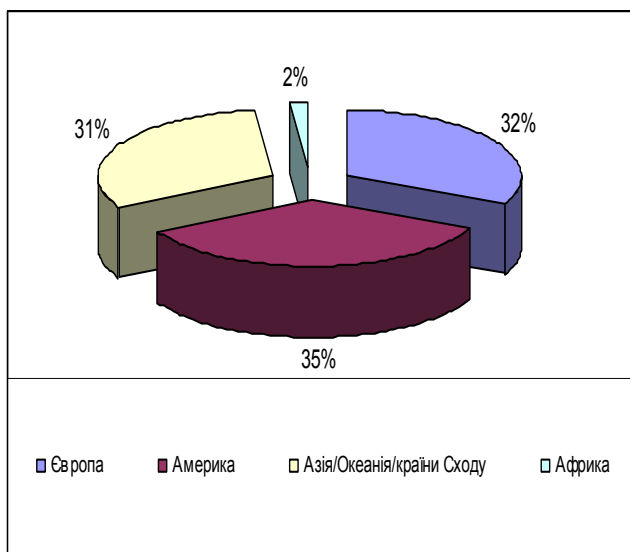


Рис. 1. Структура продажів у 2005 р.

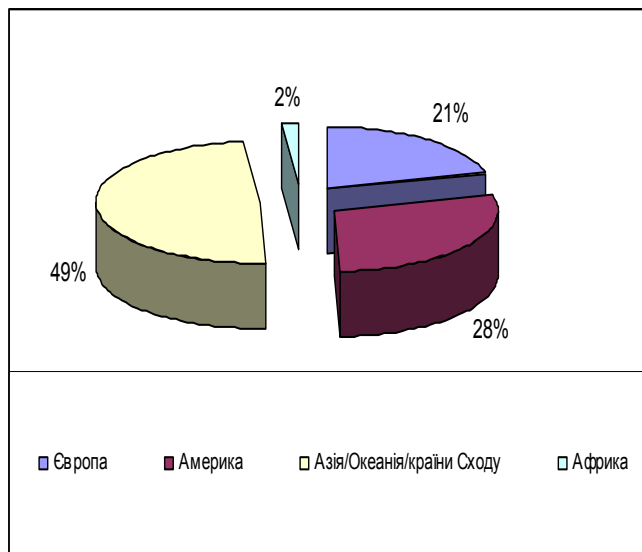


Рис. 2. Структура продажів у 2015 р.

Таблиця 5

Визначення фінансової стійкості корпорацій Німеччини та США*

Країна	Німеч.	Німеч.	Німеч.	США	США
Корпорація (дата балансу)	VOLKSWAGEN	DAIMLER AG	B.M.W.	FORD	G.M.
	31.12.15	31.12.15	31.12.15	31.12.15	31.12.15
Валюта	млн. EUR	млн. EUR	млн. EUR	млн. USD	млн. USD
Власні обігові кошти	-148488	-71758	-67813	-73963	-85059
Наявність власних і довгострокових джерел покриття	-3102	14766	-3760	41306	-1809
Загальний розмір основних джерел	145387	91847	61831	122320	69408
Запаси	35048	23760	11071	8319	13764
Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів)	-183536	-95518	-78884	-82282	-98823
Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів і довгострокових кредитів і позик	-38150	-8994	-14831	32987	-15573
Надлишок (+) або нестача (-) основних джерел покриття запасів	110339	68087	50760	114001	55644
Тип фінансової стійкості	1	1	1	2	1

* 0 – кризовий фінансовий стан; 1 – нестійкий фінансовий стан; 2 – нормальна фінансова стійкість; 4 – абсолютна фінансова стійкість
Джерело: розраховано на основі [5]

Таблиця 6

Визначення фінансової стійкості корпорацій Франції, Індії, Італії та Південної Кореї*

Країна	Франція	Франція	Індія	Італія	Півд. Корея
Корпорація (дата балансу)	PSA Peugeot Citroën	RENAULT	TATA	FIAT	HYUNDAI
	31.12.15	31.12.15	31.03.2015	31.12.15	31.12.15
Валюта	млн. EUR	млн. EUR	млн. INR	млн. EUR	млн. KRW
Власні обігові кошти	-19131	-9595	-806376,8	-41859	-35814778
Наявність власних і довгострокових джерел покриття	-3534	729	14863,9	13686	26315690
Загальний розмір основних джерел	19424	53018	1017583,9	47089	67529210
Запаси	4163	4128	292723,4	11351	9198999
Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів)	-23294	-13723	-1099100,2	-53210	-45013777
Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів і довгострокових кредитів і позик	-7697	-3399	-277859,5	2335	17116691
Надлишок (+) або нестача (-) основних джерел покриття запасів	15261	48890	724860,5	35738	58330211
Тип фінансової стійкості	1	1	1	2	2

* 0 – кризовий фінансовий стан; 1 – нестійкий фінансовий стан; 2 – нормальна фінансова стійкість; 4 – абсолютна фінансова стійкість
Джерело: розраховано на основі [5]

Таблиця 7

Визначення фінансової стійкості корпорацій Японії*

Країна	Японія	Японія	Японія	Японія	Японія	Японія	Японія
Корпорація (дата балансу)	TOYOTA	HONDA	NISSAN	FUJI	SUZUKI	MAZDA	ISUZU
	31.03.16	31.03.16	31.03.16	31.03.16	31.03.16	31.03.16	31.03.16
Валюта	млн. JPY	млн. JPY	млн. JPY	млн. JPY	млн. JPY	млн. JPY	млн. JPY
Власні обігові кошти	-11991330	-5226235	-1904303	535415	-111491	-200678	-128200
Наявність власних і довгострокових джерел покриття	2085097	771275	3983386	824598	486674	387237	364428
Загальний розмір основних джерел	18209553	6241626	10747573	1784093	1632630	1393707	929705
Запаси	2061511	1313292	1274566	278367	286300	383515	249074
Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів)	-14052841	-6539527	-3178869	257048	-397791	-584193	-377274
Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів і довгострокових кредитів і позик	23586	-542017	2708820	546231	200374	3722	115354
Надлишок (+) або нестача (-) основних джерел покриття запасів	16148042	4928334	9473007	1505726	1346330	1010192	680631
Тип фінансової стійкості	2	1	2	4	2	2	2

* 0 – кризовий фінансовий стан; 1 – нестійкий фінансовий стан; 2 – нормальна фінансова стійкість; 4 – абсолютна фінансова стійкість
Джерело: розраховано на основі [5]

Визначення фінансової стійкості провідних корпорацій Китаю*

Країна	Китай		
	SAIC	DONGFENG	BYD
Корпорація (дата балансу)	31.12.15	31.12.15	31.12.15
Валюта	млн. CNY	млн. CNY	млн. CNY
Власні обігові кошти	-66571,26	-537,9	-28672,22
Наявність власних і довгострокових джерел покриття	12262,87	2480,57	-11590,99
Загальний розмір основних джерел	269930,69	13289,83	54519,13
Запаси	37243,44	1483,82	15806,59
Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів)	-103814,7	-2021,72	-44478,81
Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів і довгострокових кредитів і позик	-24980,57	996,75	-27397,58
Надлишок (+) або нестача (-) основних джерел покриття запасів	232687,25	11806,01	38712,54
Тип фінансової стійкості	1	2	1

* 0 – кризовий фінансовий стан; 1 – нестійкий фінансовий стан; 2 – нормальна фінансова стійкість; 4 – абсолютна фінансова стійкість

Джерело: розраховано на основі [5]

542 млрд. JPY. Визначення фінансової стійкості корпорацій Японії наведено в табл. 7.

Мають значну проблему з фінансовою стійкістю корпорації автопрому Китаю. Корпорація SAIC має дефіцит у розмірі 25 млрд. CNY; BYD – 27 млрд. CNY. Визначення фінансової стійкості провідних корпорацій Китаю наведено в табл. 8.

Висновки. Таким чином, на основі проведеного дослідження економічних аспектів корпорацій автомобільної індустрії можна окреслити такі основні важливі положення:

1) аналіз стану розвитку автомобілебудування і світових ринків транспортних засобів показав, що на теперішній час країнами – лідерами з виробництва та світового зростання є Південна Африка (займає майже 95% виробництва країн Африки); США, Мексика (регіон NAFTA); Китай, Японія, Південна Корея, Індія (регіон Азії та Океанії);

2) збут продукції автомобільної індустрії впродовж 2005 р. і до початку світової кризи (2008 р.) динамічно зростає із кожним роком. У період фінансової кризи обсяги продажу автомобілів зменшилися. Значного падіння обсягів продажів зазнали два регіони: в Європі збут зменшився на 11,5%; в Америці – на 25%.

Європейські виробники автомобільного транспорту в 2015 р. так і не вийшли на обсяги продаж 2005 р. (90,4% від обсягу продажу 2005 р.).

Транснаціональні корпорації Тихоокеансько-Азіатського регіону в період 2005–2015 рр. збільшили свої обсяги продажу у два рази (на 23 млн. од.).

Традиційно низька купівельна спроможність спостерігається в Африці, де обсяги продажів автомобілів почали перевищувати 1,5 млн. од. лише в 2012 р.

Найбільш критична ситуація з реалізацією – у нашій країні. На протязі 10 років обсяг реалізації авто-

мобільного транспорту в Україні зменшився у п'ять разів;

3) 90% світового виробництва автомобілів створюють 20 перших транснаціональних корпорацій зі списку Global 2000 журналу Forbes: Toyota Motor, Volkswagen Group, Daimler, Ford Motor, General Motors, BMW Group, Honda Motor, Hyundai Motor, SAIC Motor, Renault, Tata Motors, Fuji Heavy Industries, Peugeot, Suzuki Motor, Fiat Chrysler, Dongfeng Motor Group, Mazda Motor, Isuzu Motors, BYD. Саме ці компанії протягом останніх 10 років є флагманами світової автомобільної індустрії, про що свідчить висока питома вага зазначених країн у загальносвітовому виробництві автомобілів;

4) основою подальшого розвитку автомобільної корпорації є фінансова стійкість та стабільність. Із досліджених світових корпорацій – лідерів автомобілебудування 50% є фінансово нестійкими.

Корпорації Німеччини мають нестачу власних обігових коштів і довгострокових позик у розмірі 3–14 млрд. EUR; провідна корпорація США – G.M. – 15 573 млн. USD; автомобільні корпорації Франції – 3–7 млрд. EUR. Мають значну проблему з фінансовою стійкістю корпорації автопрому Китаю: корпорація SAIC має дефіцит у розмірі 25 млрд. CNY; BYD – 27 млрд. CNY.

Інша ситуація з корпораціями Японії. Транснаціональні компанії TOYOTA, NISSAN, SUZUKI, MAZDA, ISUZU мають нормальну фінансову стійкість. Абсолютну фінансову стійкість має власник бренду Subaru – Fuji Heavy Industries. Вільні власні обігові кошти FUJI становлять 535 415 млн. JPY.

Проблемним суб'єктом господарювання є автовиробник HONDA, який має дефіцит коштів та позик у розмірі 542 млрд. JPY.

Список використаних джерел:

1. Столярчук Я.М. Глобальна транснаціоналізація бізнес-діяльності: тенденції, формати, конфлікт інтересів / Я.М. Столярчук // Науковий вісник Дипломатичної академії України. Економічні науки. – 2015. – Вип. 22. – Ч. 3. – С. 86–94.
2. Некрасова Т.С. Транснаціональні корпорації в економіці держави: важелі впливу та наслідки для розвитку / Т.С. Некрасова, О.М. Гребешкова // Стратегія економічного розвитку України. – 2016. – № 38. – С. 11–28.
3. Проноза П.В. Світове автомобілебудування: сучасні тенденції та перспективи розвитку / П.В. Проноза // Бізнес Інформ. – 2015. – № 8. – С. 118–125.
4. Офіційний сайт Міжнародної організації підприємств автомобільної промисловості (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers – IOMVM) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://oica.net/>.
5. Портал фінансових ринків [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ru.investing.com>.

Аннотация. В статье рассмотрены индикаторы вклада автомобильной индустрии в развитие страны. Проанализировано мировое производство автомобильного транспорта в течение 2011–2015 гг. Рассмотрены основные показатели корпораций – лидеров автомобильной индустрии. Проанализированы объемы продаж автомобилей в течение 2005–2015 гг. Рассчитан тип финансовой устойчивости ведущих автомобильных корпораций мира.

Ключевые слова: мировое производство, мировая реализация, финансовая устойчивость корпорации, автомобильная индустрия, собственные оборотные средства.

Summary. The article describes the indicators of the contribution of the automotive industry in the development of the country. Global production of automobile transport in 2011-2015 was analyzed. The main indicators of corporations that are leaders in the automotive industry were described. The volumes of car sales during 2005-2015 were analyzed. The financial stability of the leading automotive companies in the world was calculated.

Key words: global production, global implementation, financial stability of the Corporation, the automotive industry, working capital.

УДК 339.9.024:061.2ЄС:[316.422.42:316.776]

Shvets A. I.

Doktor Filozofii (PhD) – dr n. ekon., Docent,

Docent katedry ekonomii przedsiębiorstwa na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Lwowskiego Narodowego imienia Ivana Franki

Shvets A. I.

Doctor of Philosophy (PhD) - Economic Sciences,

*Associate Professor, Associate Professor of Economics Department,
Lviv National University named after Ivan Franko*

TEORETYCZNE A PRAWNE ASPEKTY ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA INFORMACYJNEGO W UE

THEORETICAL & LEGAL ASPECTS OF DEVELOPMENT OF THE INFORMATION SOCIETY IN THE EU

Streszczenie. W artykule ujawnia się istota informatyzacji. Ustalono związek przyczynowo-skutkowy między rozwojem informatyzacji i społeczeństwem informacyjnym. Rozpatrzono różne naukowe podejścia do definicji pojęcia społeczeństwa informacyjnego. Określono główne cechy, charakterystyczne dla sformowanego społeczeństwa informacyjnego. Scharakteryzowano prawne aspekty regulacji społeczeństwa informacyjnego w UE.

Słowa kluczowe: informacja, technologie informacyjno-komunikacyjne, informatyzacja, społeczeństwo informacyjne, infrastruktura informacyjna.

Problem badawczy. Dynamiczny rozwój globalnego środowiska informacyjnego oraz rosnący popyt na coraz lepszą jakość produktów i usług technologii informacyjno-komunikacyjnych (w skrócie ICT, z ang. Information and Communication Technology) przyczyniły się do powszechnego stosowania komputerów i ogólnoświatowej sieci komputerowej (Internet) dla różnorodnych potrzeb w różnych dziedzinach życia. Temat rozwoju informatyzacji i społeczeństwa informacyjnego w UE zawiera problem badawczy, ponieważ współczesna nauka i technika stworzyły wiele obszarów high-tech, których zastosowania mogą w istotny sposób zmienić formy ludzkiej aktywności w procesach ekonomicznych i społecznych.

Analiza ostatnich badań i publikacji. Wielu badaczy jest głęboko przekonanych o doniosłej roli informatyzacji w procesach formujących współczesne społeczeństwo. Abramowicz M., Nowak J.S., Goban-Klas T., Sienkiewicz P., Górczyńska M., Ciesak Ł. poddały badaniom z informatyzowany sposób rozwoju współczesnych społeczeństw informacyjnych, oparty na ekspansji ICT, który tworzy podłoże dla gruntownej zmiany warunków i stylu życia społecznego.

Nierozstrzygnięte wcześniej części ogólnego problemu.

W artykule zastanawiam się głównie na roli technologii, która w wypadku społeczeństwa informacyjnego znajduje się w centrum zainteresowania, a także zmianach funkcjonowania społeczeństwa i gospodarki w związku z wykorzystaniem infrastruktury informacyjnej w połączeniu ze zmianami organizacyjnymi i nowymi umiejętnościami w administracji publicznej w celu usprawnienia usług publicznych i procesów społeczno-ekonomicznych.

Cel pracy. Zdobycie europejskiego doświadczenia w zakresie zapewniania obywatelom i przedsiębiorcom, a także administracji publicznej dostępu do narzędzi użytecznych, bezpiecznych, prostych w stosowaniu, powszechnie dostępnych i neutralnych technologicznie z następnym stosowaniem ich w praktyce na Ukrainie, co ułatwi obywatelom załatwienie spraw urzędowych, a także spraw, związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, z ochroną zdrowia, poszukiwaniem pracy, zdobywaniem wiedzy, wykształcenia itp.

Wyniki badania. Obecnie bez komputerów świat współczesny nie mógłby istnieć. Wiąże się to z zastosowaniem sieci