

умов для детіньозації прибутків підприємств та їх реінвестиції в діяльність; з боку підприємств — добровільне виконання вимог розкриття фінансової інформації, отримання лістингу для власних цінних паперів, посилення акціонерів і кредиторів в контролі за діяльністю компаній, диверсифікація джерел фінансування на основі реалізації довгострокової стратегії розвитку, впровадження внутрішніх нормативних документів щодо оцінки перспективності і доцільності способів залучення і структури джерел фінансування; з боку фінансової системи — стандартизація фінансово-кредитними установами умов надання кредитів, впровадження спільного з позичальником моніторингу фінансово-економічної діяльності, впровадження і використання загального кредитного рейтингу як індикатору розвитку вітчизняних підприємств, створення єдиної системи розкриття інформації учасників ринку і контроль за її змістом, розширення послуг за рахунок факторингу, лізингу, операцій з векселями, цінними паперами.

*Макаренко П. О.,
аспірант географічного факультету
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка,*

ВЗАЄМОВІДНОСИНИ АВТОМОБІЛЕБУДІВНИХ ТНК: ЕКОНОМІКО-ГЕОГРАФІЧНИЙ АСПЕКТ

Аналіз автомобілебудування (АБ) неможливо здійснювати без одночасного вивчення динаміки розвитку провідних АБ ТНК світу. По оцінках аналітичної служби Economical Intelligence Unit (Великобританія), сьогодні в руках 14 провідних виробників сконцентровано 94 % світового виробництва легкових автомобілів. З 20 лідерів за обсягами виробництва 14 вступили в альянси чи були поглинуті більш сильними суперниками. Середній показник світової динаміки розвитку складає 23,3 %. Серед провідних автомобільних ТНК світу найкращу динаміку розвитку демонструє південнокорейська ТНК Hyundai із показником 243,8 % (1 місце). Серед

ТНК, які характеризуються динамікою розвитку, вищою за середньосвітову, можна бачити, що більшість складають японські ТНК і лише одна європейська (французька) ТНК — PSA. Одночасно можна виділити групу ТНК, які характеризуються показниками нижче середньосвітових. До першої із них належать переважно найбільші світові ТНК, які демонструють позитивну динаміку розвитку. А до другої належать ТНК із негативною динамікою розвитку — Mitsubishi (–16,3 %) і, особливо, FIAT (–24,4 %).

При всій складності і розходженнях автомобільних монополій провідних автомобільних держав, принципи їхньої організації єдині. «Toyota», «Nissan», «Volkswagen», «FIAT» і інші великі автомобілебудівні концерни є акціонерними товариствами зі світовим масштабом діяльності, тобто транснаціональними корпораціями (ТНК). Акціонерні товариства, як правило, засновуються значними промисловими, страховими і торговими компаніями, банками. Фактично акціонерним капіталом розпоряджаються власники контрольного пакета акцій (класично він складає 51 % капіталу). Однак у сучасних умовах, через надмірне розпилення акцій, досить володіти 10 % суми акціонерного капіталу, щоб диктувати правила гри. В автомобільному бізнесі й у зв'язаних з ним галузях частіше, ніж у будь-якій іншій галузі, найбільші акціонери є одночасно і вищими менеджерами.

В Італії, наприклад, Д. Ан'елі керує концерном «FIAT» і є його власником. У Франції брати Peugeot входять у правління найбільшої національної автокомпанії PSA, де родині Peugeot належить 40 % акцій цього концерну. Але суто «сімейних» компаній у світовий АП не залишилося. Гігантські потреби в капіталі, необхідні для нормального функціонування сучасних ТНК, обумовлюють залучення нових «співвласників», що об'єктивно веде до дроблення власності. Швидка зміна попиту, удосконалювання технології, широка номенклатура товарів, вимагають таких організаційних структур, що були б ефективні, не дивлячись на величезні масштаби. Поряд з цим, є і загальні риси, властиві всім автомобільним ТНК.

В умовах ринкової економіки, що переважає в більшості країн світу, провідну роль у розміщенні промислового виробництва й формуванні територіального поділу праці в промисловості відіграють окремі ТНК, що включають підприємства різних галузей господарства, які розміщені у різних регіонах і країнах. З організаційної точки зору, будь-яка ТНК складається з головної компанії і розкиданих по усьому світі відділень, філій, дочірніх фірм із різноманітними і складними зовнішніми і внутрішніми взаємо-

зв'язками. Штаб-квартири головних компаній знаходяться, як правило, у старопромислових, для цієї галузі, центрах країни. Для ТНК АП характерна регіонально-функціональна форма керування, що викликано високим ступенем коопераційних поставок, необхідних для зборки автомобіля; розподілу виробництва визначених вузлів і агрегатів по різних країнах. Структура керування ТНК не є застиглою, вона змінюється відповідно до умов виробництва, ростом числа підприємств, перестановкою у вищій управлінській сфері, із введенням нових законів чи то в країні її базування, чи в країні розміщення. В умовах росту масштабів автомобільних ТНК і ускладнення внутрішніх і зовнішніх взаємозв'язків, принципи керування закордонними підприємствами висувуються на передній план. Ефективне керування ними стало можливим завдяки наявності сучасних засобів повітряного сполучення, телефонного, комп'ютерного, супутникового зв'язку, тобто створенню глобальних інформаційних систем.

Навіть незважаючи на удаване благополуччя, майбутнє декількох фірм і концернів залишається під сумнівом. Як вважають британські аналітики, зараз тільки шість концернів (General Motors, Ford, DaimlerChrysler, Renault-Nissan, Volkswagen і Toyota) досягли тієї «критичної маси», коли над ними вже не висить загроза бути поглиненими. З незалежних компаній найближчим часом з ведучими концернами можуть об'єднатися BMW, Hyundai, Honda. Що ж стосується провідних концернів, то вони, розуміючи, що для успішного існування необхідно 10-20 % присутність хоча б на одному з трьох найбільших ринків (Північна Америка, Європа і Південно-Східна Азія) і міцне положення у великосерійній продукції, класі «люкс» і нішевих продуктах, продовжують свою експансію на ці ринки. Виходячи з цих критеріїв можна прогнозувати дії автогігантів. General Motors, Ford, DaimlerChrysler і Volkswagen продовжать експансію на азіатський ринок, Toyota спробує ще більше зміцнитися в Європі. GM намічає уніфікацію європейських платформ. Ford необхідно буде зберегти від збитків європейські філії і закінчити відновлення модельного ряду. У DaimlerChrysler відчувається брак масової марки в Європі, а VW зобов'язаний буде представити нішеві моделі (компактний мінівен, позашляховик і доступний спорткар). Toyota поки не володіє престижною маркою, бажано з родоводом.