

повноводдя, значну звивистість русла), техногенні (наявність гребель, дамб, інших споруд), екологічні (заростання русла та цвітіння води, сміттєво-деревні заломы біля споруд) та антропогенні (відсутність туристичної інфраструктури в прибережній зоні).

Список використаних джерел: 1. *Естественные системы вод [на территории Полтавской губернии]* // Арандаренко Н. И. *Записки о Полтавской губернии, составленные в 1846 г. Ч. III. – X. : Сага, 2011. – С.35–42.*; 2. *Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних / Постанова КМУ N 640 від 12 червня 1996 р* <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/640-96-%D0%BF.>; 3. *Оппоков Е. В. Речные долины Полтавской губернии: очерки работ экспедиции по орошению на юге России и западной экспедиции по осушению болот. Ч. II. – СПб : Художественная печать., 1905. – 446 с.*; 4. *Опис рік, озер, боліт та гір Київського намісництва 1785 р. // Описи Київського намісництва 70-80 р.: описово-статистичні джерела. – К. : Наукова думка, 1989. – С.161–173.*; 5. *Дучинский А. К. заботам князя Алексея Борисовича Куракина о судоходстве рек в Малороссии // Труды Полтавской ученой архивной комиссии. Вып. 11. – Полтава, 1914. – С.51–58.*; 6. *Возможность судоходства на реках Суле, Пслу и Ворскле // Прибавление к Полтавским губернским ведомостям. – Полтава, 1845. №34. - С.317.*; 7. *Яцик А. Водні шляхи / Енциклопедія сучасної України. http://esu.com.ua/search_articles.php?id=27326.*

629.33(477)

АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ: РЕАЛІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

О. А. Федій

fediy.alexander@gmail.com

кафедра географії та методики її навчання, Полтавський національний педагогічний університет імені В. Г. Короленка, г. Полтава, Україна

В. М. Татушенко

vtatusenko@gmail.com

студент IV курсу історичного факультету спеціальності «Географія», Полтавський національний педагогічний університет імені В. Г. Короленка, г. Полтава, Україна

Машинобудування в сучасній економіці є індикатором розвитку країни. Воно є однією із галузей «авангардної трійки», так як забезпечує інші галузі засобами виробництва, оновлює і відтворює їхню матеріальну базу. Машинобудування є рушійною силою розвитку науково-технічного прогресу.

Успіх в економіці держави великою мірою залежить від частки експорту машинобудівної продукції. Найбільшими експортерами продукції галузі у світі є США, Японія, Німеччина і Китай, які мають найпотужніші економіки світу.

Українське машинобудування знаходиться в надзвичайно складній ситуації. З одного боку, країна має давні традиції у виробництві багатьох видів техніки, обладнання, механізмів. З іншого боку, матеріально-технічне оснащення та рівень технологій відштовхує Україну на периферію у виробництві найсучаснішої техніки. Станом на 1991 рік Україна мала одну із найпотужніших економік у Європі, що забезпечувалося наявністю потужної

машинобудівної галузі. Ще 10 років тому в Україні були представлені ряд провідних компаній світу (рис. 1).

Виробництво легкових автомобілів в Україні зазнало катастрофічного спаду. Єдиним варіантом вирішення даної проблеми може бути відкриття заводів іноземних автовиробників на території України (як приклад, відкриття заводу «Єврокар» компанії Skoda). Ще декілька років тому «АвтоЗАЗ-Daewoo» був найбільшим іноземним інвестиційним проектом автомобілебудівної галузі в Україні. Про відкриття своїх підприємств в Україні говорили представники Mercedes, Renault, Opel, Ford, Citroen. Але всі ці компанії створили дочірні компанії в інші державах, які висловили чітку позицію щодо розвитку автомобілебудування.

В Україні є 2 підприємства, що виробляють вантажні автомобілі – «АвтоКрАЗ» і корпорація «Богдан».

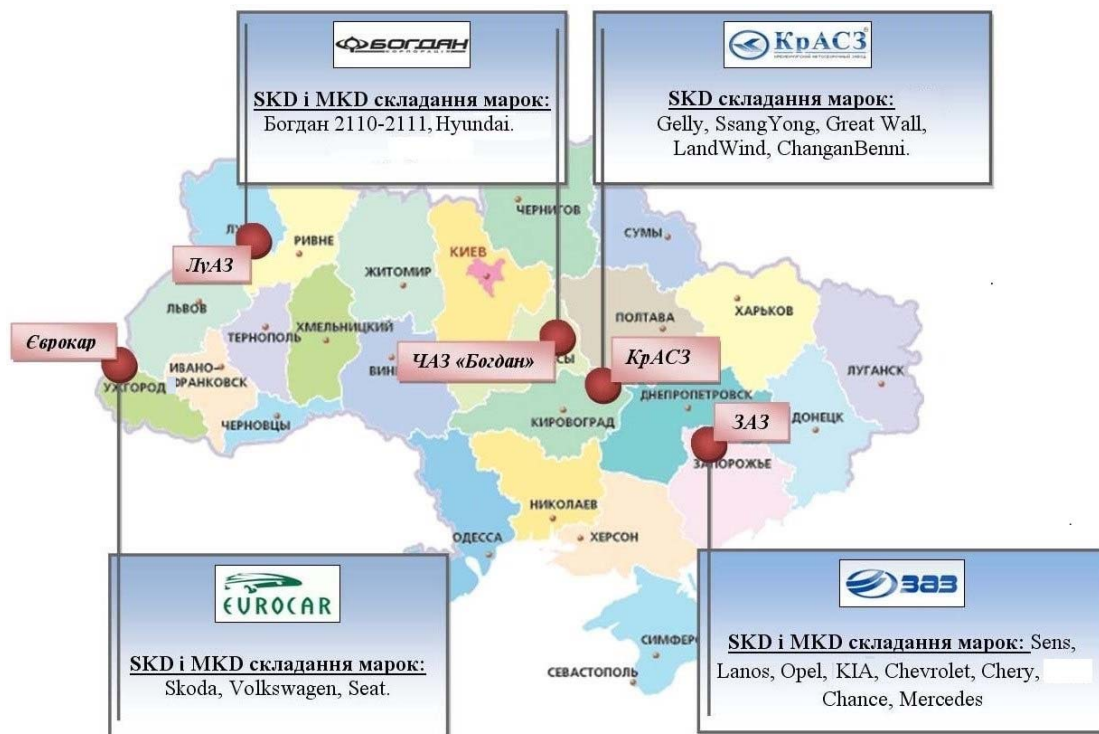


Рис. 1. Автомобілебудування в Україні

Найбільша концентрація автомобілебудівних підприємств характерна для Центрального регіону: КрАЗ, Південмаш, «Черкаський автобус». Особливо низький рівень розвитку цієї галузі характерний для західних (окрім Закарпатської, Львівської та Волинської) та південних областей (окрім Запорізької). Водночас більшість підприємств розташовані у великих містах. Це пояснюється наявністю розвиненіших транспортних шляхів у містах, достатньою кількістю кваліфікованих кадрів. Так, із усіх підприємств галузі лише «Єврокар» та Часівоярський автобусний завод розташовані не у великих населених пунктах [2].

Загалом автомобілебудівна галузь представлена у всіх регіонах України. На сьогодні в Україні залишилося 7 діючих підприємств: «Єврокар»,

«Електрон», корпорація «Богдан», Чернігівський автозавод, КрАЗ, ЗАЗ (включаючи Мелітопольський моторний завод) та Часівоярський автобусний завод. Проте навіть із 7 названих підприємств: «ЗАЗ» не випускає легкові авто, КрАЗ засекретив дані, тому важко говорити про виробництво на підприємстві [3; 4].

Сьогодні усі без виключення підприємства автомобілебудування в Україні зменшили обсяги виробництва, а деякі з них і взагалі перестали виробляти високоякісну продукцію. Через відсутність коштів, високу ціну на матеріали більшість підприємств працюють в збиток. Також страждають і робітники галузі – починаючи за останні роки їх чисельність скоротилася на 80%.

Сьогодні автомобілебудування України не може задовольнити потреби держави у власній продукції, при цьому технічний і технологічний рівень розвитку галузі значно знизився. Про стан автомобілебудування яскраво говорить наступний факт: на кожну 1000 жителів українські підприємства виробляють 0,2 автомобіля. При цьому ще 10 років тому цей показник становив 9,1 одиниць.

Українська автомобілебудівна продукція майже не користується попитом ні на внутрішньому (особливо легкові автомобілі), ні на зовнішньому ринку. Так, у грудні 2017 року в Україні було продано 9179 авто, з них лише 164 – українського виробництва. Для того, щоб подолати основні проблеми підприємствам автомобілебудівної промисловості треба запозичувати і використовувати технології іноземних автовиробників, залучати більше коштів у галузь та модернізувати підприємства.

Для українського автомобілебудування існує декілька шляхів розвитку.

Перший шлях – залучення іноземних технологій від транснаціональних корпорацій та перенесення в Україну виробництв крупних компаній. Україна має кращі перспективи, ніж інші країни. По-перше, визначну роль відіграє безпосередня близькість до європейського ринку, що дуже важливо для китайських, корейських і меншою мірою японських фірм. По-друге, в Україні наявна значна кількість дешевої робочої сили.

Другий шлях – це можливість регіональної інтеграції. Зрозуміло, що на сучасному етапі розвитку українського автомобілебудування, Україні буде дуже важко інтегруватися у європейську систему.

Третій шлях – орієнтування української продукції на країни «третього світу». Зрозуміло, що продукція української автомобілебудівної галузі за співвідношенням ціна/якість значно програє європейським компаніям. Тому перспективними ринками для України можуть стати країни Центральної Азії та Африка.

Список використаних джерел: 1. Надтока О. Ф., Топузов О. М. *Географія. Підручник для 9 класу.* – К.: УОВЦ «Оріон», 2017, – с.128–129.; 2. Офіційний сайт асоціації автовиробників України «УкрАвтоПром» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika>; 3. Офіційний сайт корпорації «Богдан» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bogdan.ua>; 4. Офіційний сайт компанії «ЗАЗ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zaz.ua/about.html>