

Найпопулярнішими цифровими гаманцями для оплати товарів та послуг є гаманці Alipay, UnionPay, WeChat Pay, GoPay та GrabPay. Так само в окремих країнах використовуються місцеві е-гаманці для локальних транзакцій, наприклад, цифровий гаманець Boost в Малайзії. Оплата готівкою найчастіше використовується в Індонезії, Філіппінах і Таїланді. Споживач може сплачувати товари та послуги готівковими засобами через касу банку, використовуючи код оплати або QR-код, або сплачувати товари у касу в 7-Eleven або супермаркетах.

Література:

1. В Южной Азии бум инвестиций – производство переносят из Китая. *Экономическая правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2018/10/25/641956>.

АВТОМОБІЛЕБУДІВНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ В СВІТОВІЙ АВТОМОБІЛЬНІЙ ІНДУСТРІЇ

Плахтій А.О.

*Науковий керівник: Шевченко І.Ю., д.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Невід’ємною та стратегічно важливою частиною вітчизняного машинобудівного комплексу та промисловості є автомобілебудування, представлене головним чином легковим автомобілебудуванням, вантажним автомобілебудуванням і автобусобудуванням.

Виробництвом легкових автомобілів займаються ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» і ПрАТ «Єврокар». Раніше до числа легкових автомобілебудівників входила й корпорація «Богдан». На виробництві вантажних автомобілів спеціалізуються ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» і корпорація «Богдан». Найбільше виробників зберіглося в сфері автобусобудування України: ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод», корпорація «Богдан», ПрАТ «Бориспільський автомобільний завод», ПрАТ «Часівоярські автобуси», ПрАТ «Чернігівський автозавод» і ПАТ «Черкаський автобус».

На жаль, сьогодні автомобілебудівний комплекс України перебуває у скрутному становищі внаслідок кризи внутрішнього потенціалу та інтенсивного негативного впливу численних факторів зовнішнього середовища. Така ситуація потребує негайного втручання держави, адже на даний момент під сумнів поставлене подальше існування автомобілебудівної підгалузі України. Ще на початку 2000-х років автомобілебудівний комплекс України був вагомим гравцем на світовому ринку автомобілебудівної продукції. Така ситуація була спричинена декількома факторами:

– по-перше, потужним промисловим комплексом України, що був спроможний до збільшення обсягу виробництва автомобілів і зменшення витрат за рахунок ефектів спеціалізації та кооперації;

– по-друге, протекційною політикою держави, що отримала відображення в ряду нормативно-правових актів. Серед таких державних «протекторів» вітчизняної автомобільної промисловості в зазначений період, в першу чергу, доцільно виділити Закон України «Про розвиток автомобільної промисловості» (введений у дію в 2004 році, втратив чинність у 2009 році) та Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» (введений у дію в 1997 році, втратив чинність у 2008 році).

З урахуванням зазначеної трансформації нормативно-правового підґрунтя державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні, прослідкуємо зміну місця вітчизняного автомобілебудівного комплексу в світовій автомобільній індустрії (табл. 1).

Таблиця 1 – Місце України в рейтингу країн-автовиробників у 2004-2018 рр. *

Країна-автовиробник	Місце в топ-40 країн-автовиробників за роками														
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Україна	33	32	30	27	27	38	38	36	36	37	40	40	40	40	40

* складено за [1-15].

Дані табл. 1 наглядно ілюструють покращення позицій України в рейтингу країн-автовиробників до 2008 року та різке погіршення рейтингової позиції, починаючи з 2009 року. Сьогодні Україна все ще присутня в топ-40 світових автовиробників, але займає в рейтингу останню позицію.

Отримані дані підтвердили авторську тезу щодо чутливості розвитку автомобільної промисловості до державних регуляторних дій.

Література:

1. World motor vehicle production in 2004. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2004-statistics>.
2. World motor vehicle production in 2005. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2005-statistics>.
3. World motor vehicle production in 2006. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2006-statistics>.
4. World motor vehicle production in 2007. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2007-statistics>.
5. World motor vehicle production in 2008. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2008-statistics>.
6. World motor vehicle production in 2009. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2009-statistics>.
7. World motor vehicle production in 2010. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2010-statistics>.
8. World motor vehicle production in 2011. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2011-statistics>.

9. World motor vehicle production in 2012. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>.
10. World motor vehicle production in 2013. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2013-statistics>.
11. World motor vehicle production in 2014. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2014-statistics>.
12. World motor vehicle production in 2015. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2015-statistics>.
13. World motor vehicle production in 2016. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2016-statistics>.
14. World motor vehicle production in 2017. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics>.
15. World motor vehicle production in 2018. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2018-statistics>.

CURRENT TRENDS IN INSURANCE INDUSTRY IN UKRAINE

Syrhii D.O.

*Scientific supervisor: Popova A.M., PhD Technical Sciences
Kharkiv National Automobile and Highway University*

Globalization, in turn, affects all spheres of life, including the accounts and financial reporting of enterprises.

Accounting and reporting of an insurance company of Ukraine have essential features, the reasons for which are the legislation of Ukraine. Thus, there are a number of features, which are typical only for the activities of an insurance company.

Insurance activity faces not only legal and tax barriers, but also the determination of the feasibility of certain aspects of the activity. So this aspect is considered both by the insurer himself and the user of his services.

That is, the insurer should note not only its own benefit, but also the potential economic benefit (expediency), which the client will receive. Not only marketing activities, but also specific economic categories, which can be used when choosing both individuals and legal entities.

The priority here should be according to the authors' opinion in the openness of information provided through the already discredited insurance system of Ukraine and the previously lost opportunities.

Of course, it is necessary that the declared economic opportunities coincide with the possibilities of insurance groups themselves. The main attention should be mainly for legal entities, although it is worth mentioning also individuals – entrepreneurs – is the correctness of accounting and tax accounting of insurance compensation and a balanced distribution of costs that form the account from which insurance payments are made.

These aspects, regardless of ownership forms, are relevant and require further study and research.