

## ОБОСНОВАНИЕ КОНКУРЕНТНЫХ СТРАТЕГИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСЛА В ПРОЦЕССЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

**Аннотация.** В статье установлена общая тенденция увеличения объемов производства и экспорта подсолнечного масла, которую достаточно точно описывают линейные тренды, что подтверждает отсутствие резких колебаний на рынке масла и его стабилизацию. Выявлено, что на внутреннем рынке производители масла используют стратегию ценового лидерства и стратегию дифференциации за счет собственного имиджа. Обосновано, что реализация стратегии дифференциации как на внутреннем, так и на внешнем рынках может быть обеспечена также путем производства уникальных товаров, а именно високоолеинового масла, органического масла из подсолнечника или произведенного с использованием экологически чистых технологий. Такой подход соответствует концепции устойчивого развития как на уровне мирового хозяйства, так и на уровне отдельной отрасли и предприятия.

**Ключевые слова:** устойчивое развитие, конкурентные преимущества, рынок подсолнечного масла, экспорт масла, високоолеиновое масло, органическое масло.

## JUSTIFICATION OF COMPETITIVE STRATEGIES OF OIL PRODUCERS IN THE PROCESS OF ENSURING THEIR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

**Summary.** In the article the general tendency of the increase of volumes of production and export of sunflower oil, which is quite accurately described by linear trends, was shown, which confirms the absence of sharp fluctuations in the market of oil and its stabilization. It has been found that in the domestic market, oil producers use the strategy of price leadership and the strategy of differentiation through their individual image. It is justified that realization of the strategy of differentiation both on the domestic and on the foreign market can be ensured also by the production of unique goods: high-oleic oil, organic sunflower oil or produced using environmentally friendly technologies. This approach is consistent with the concept of sustainable development both at the level of world economy, and at the level of a separate industry and enterprise.

**Key words:** sustainable development, competitive advantages, sunflower oil market, oil export, high oleic oil, organic oil.

УДК 339.94

Семененко Т. М.  
аспірант

Київського національного економічного університету  
імені Вадима Гетьмана

Semenenko T. M.  
Doctoral student,

Kyiv national economic university named after Vadym Hetman

## ДОСЛІДЖЕННЯ ТА РОЗРОБКИ ЯК ОДИН З КЛЮЧОВИХ НАПРЯМІВ ДІЯЛЬНОСТІ ГЛОБАЛЬНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

**Анотація.** У статті розглянуто ключові тенденції сфери досліджень та розробок автомобільної промисловості як однієї з провідних галузей світової економіки, проведено їх структурний аналіз за сферами та обсягами проведення, ознаками країн та компаній-провайдерів. Крім того, визначено основні особливості сучасної глобальної автомобільної промисловості, які матимуть безпосередній вплив на її функціонування в майбутньому.

**Ключові слова:** автомобільні транснаціональні корпорації, дослідження та розробки, інновації, ключові тенденції.

**Вступ та постановка проблеми.** Глобальна автомобільна промисловість є однією з провідних галузей світової економіки. На тлі післякризової стагнації споживчих ринків розвинутих країн, зниження обсягів продажів автомобільної продукції на їх внутрішніх ринках, посилення індивідуалізації попиту, підвищення вимог до екологічності діяльності та загострення конкуренції корпорації-автовиробники все більше уваги приділяють дослідженням та розробкам (ДіР), впровадження результатів яких дає змогу ключовим гравцям світового ринку автомобілів не лише зберігати лідерські позиції, але й розширювати ринки збуту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Ключові напрями діяльності автомобільних транснаціональних корпорацій (ТНК) у сфері досліджень та розробок, динаміка та тенденції висвітлені в працях таких зарубіжних

та вітчизняних вчених, як, зокрема, С. Понте, Т. Кляер, В. Фригант, В.П. Онищенко, О.О. Шапунова, Є.Ю. Денисова. Також вивчення цієї проблематики зустрічається в дослідженнях, наукових звітах Міжнародної асоціації виробників автомобілів (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA), аудиторських компаній (KPMG, PwC), міжнародних організацій (МВФ, Світовий Банк) та фінансових установ (Lloyds Bank).

**Метою** роботи є визначення ключових тенденцій у сфері досліджень і розробок, які притаманні глобальній автомобільній індустрії.

**Результати дослідження.** Під дослідженнями та розробками (англ. "research and developments", R&D) слід розуміти інноваційну діяльність, націлену на розроблення нового товару чи послуги або поліпшення якості, вдо-

сконалення та наділення новими характеристиками вже наявних. Головними атрибутами глобальної автомобільної індустрії є вищою мірою гнучка система субпостачань, мультимодальне виробництво та використання надсучасних технологій і матеріалів. Так, вже сьогодні більшість реконструйованих автомобільних заводів у США є мультимодальними з необмеженими можливостями випуску кількох конструктивно відмінних одна від одної моделей автомобілів та гнучким реагуванням на будь-які зміни споживчого попиту. Світова автомобільна індустрія активно бере участь в ДіР, посідаючи третє місце за витратами на їх проведення серед галузей світової економіки. Так, на автомобільну промисловість, що репрезентує середньотехнологічний сектор економіки, припадають нині 16,4% глобальних витрат, що спрямовуються на дослідження й розробки (рис. 1). Хоча це менше, ніж у секторах комп'ютерної техніки й електроніки (24,5%) та охорони здоров'я (21,3%), однак значно більше, ніж у секторах програмного забезпечення й Інтернету (11,2%), промисловості (11,1%), хімії й енергетики (6,2%), космічної техніки й оборони (3,3%), споживчих технологій (3,1%) та телекомунікацій (1,8%).

Автомобільна промисловість має частку витрат на ДіР на рівні 4,1% загального вартісного обсягу доходів корпорацій (рис. 1) і щорічний вартісний обсяг витрат на ДіР на рівні 99 млрд дол. США [1, с. 4]. Водночас середній термін циклу розвитку інноваційного продукту в автомобільній промисловості становить нині близько 4 років (для порівняння, в електроніці – у 6–8 разів менше), а отже, для кожної автомобільної ТНК ключовим компонентом корпоративної стратегії залишається масштабний і всебічний розвиток досліджень і розробок [2]. Саме вони дають змогу залучати нових покупців на основі впровадження у виробничі процеси інноваційних ДіР у сфері економії палива, впровадження електронних засобів і розширення продуктивних лінійок.

Оскільки в автомобілебудуванні бізнес-структури генерують значну кількість інноваційних розробок у співпраці з постачальниками і споживачами, адаптуючи продукцію під специфіку споживчих потреб різних регіональних

ринків, то саме під впливом інтернаціоналізації їх ДіР відбувається глибока трансформація глобальних ланцюгів створення доданої вартості. Так, динамічне розширення міжнародної діяльності автомобільних концернів супроводжується масштабним процесом адаптації технологій та інноваційних розробок до споживчих потреб приймаючих країн як на основі реалізації власного інноваційного ресурсу, так і завдяки ефективному використанню усіх конкурентних переваг міжнародного науково-технологічного співробітництва. В останнє десятиліття велика кількість автомобільних концернів перенесла частину своїх досліджень і розробок за кордон. При цьому розбудова внутрішніх виробничих процесів відбувається з урахуванням масштабів економічного ефекту від територіальної дислокації ДіР-підрозділів, можливостей міжнародного співробітництва з іншими учасниками інноваційного процесу та вибору конкретних організаційних форм, процесів і структури інноваційної діяльності. Наприклад, загальний обсяг фінансування досліджень і розробок, здійснюваних підрозділами іноземних автомобільних компаній на території США, становив у 2014 р. 6,3 млрд дол. США, або 15,3% інноваційних витрат зарубіжних компаній промислового сектору і 11,1% загальних витрат за усіма галузями економіки. Водночас автомобільні концерни Сполучених Штатів Америки вклали у фінансування ДіР своїх зарубіжних підрозділів 7,7 млрд дол. США, або 24,1% зарубіжних інноваційних витрат американських компаній промислового сектору і 14,8% загальних зарубіжних витрат на ДіР за усіма галузями економіки<sup>1</sup>.

Тоді як загальні витрати на ДіР автомобільних ТНК у 2007–2015 рр. зросли у вартісному вимірі на 11%, витрати на фінансування досліджень і розробок їх зарубіжних підрозділів збільшились на 42% і становлять сьогодні майже дві третини загальних корпоративних бюджетів на ДіР. Це значно вище відповідного показника за сектором обчислювальної техніки, електроніки й охорони здоров'я. Згідно з оцінками фахівців аудиторської компанії "PwC" ті автомобільні компанії, що провадили за кордоном дослі-

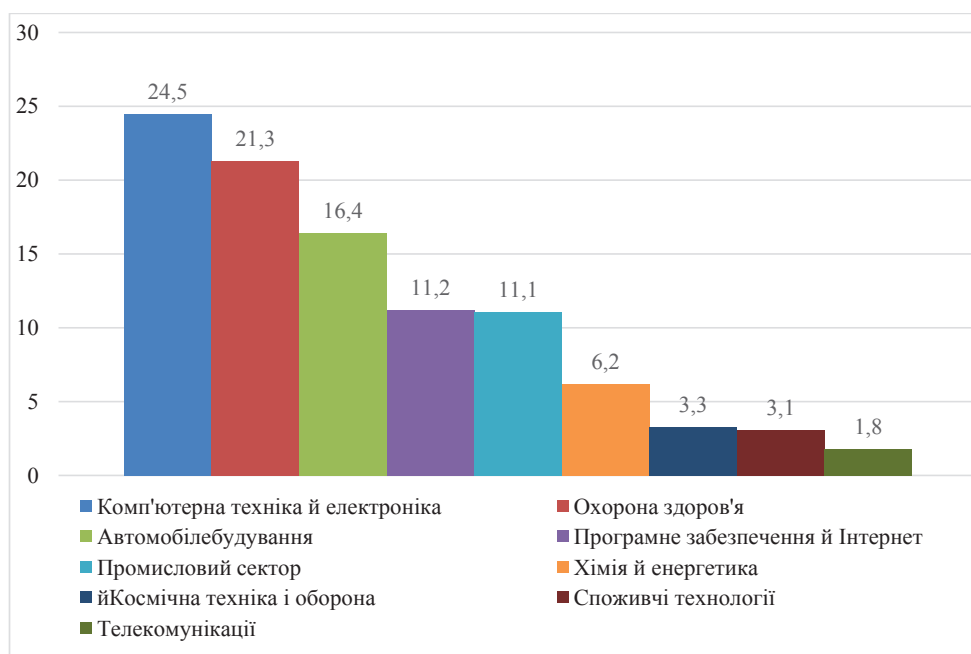


Рис. 1. Частка секторів у загальних витратах на ДіР у 2015 р., % [1, с. 5]

<sup>1</sup> Підраховано автором за даними джерела "Science and Engineering Indicators" // National Science Foundation, 2018. Р. 4–69.

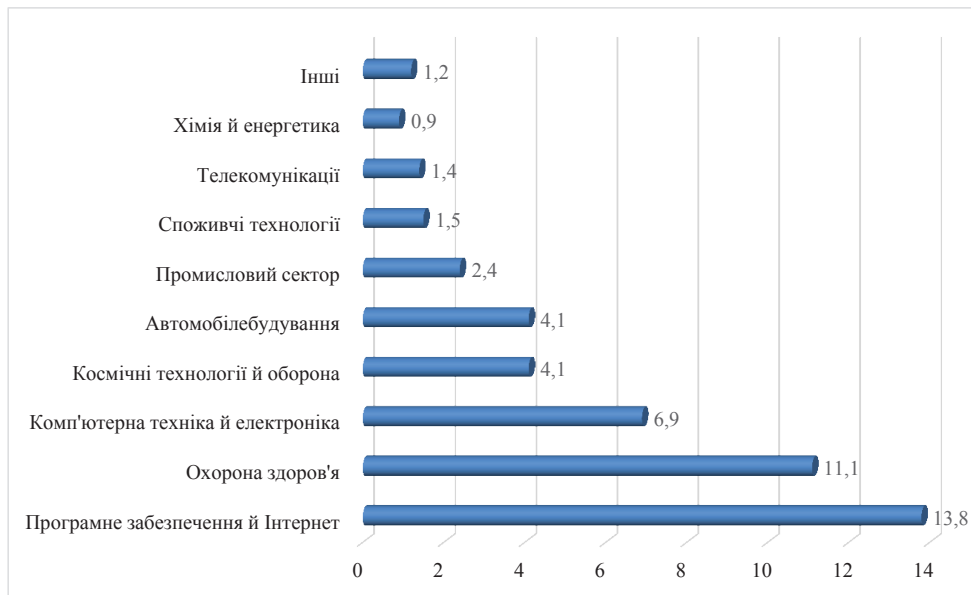


Рис. 2. Частка витрат на ДіР у загальних доходах галузі за окремими секторами у 2015 р., % [1, с. 3]

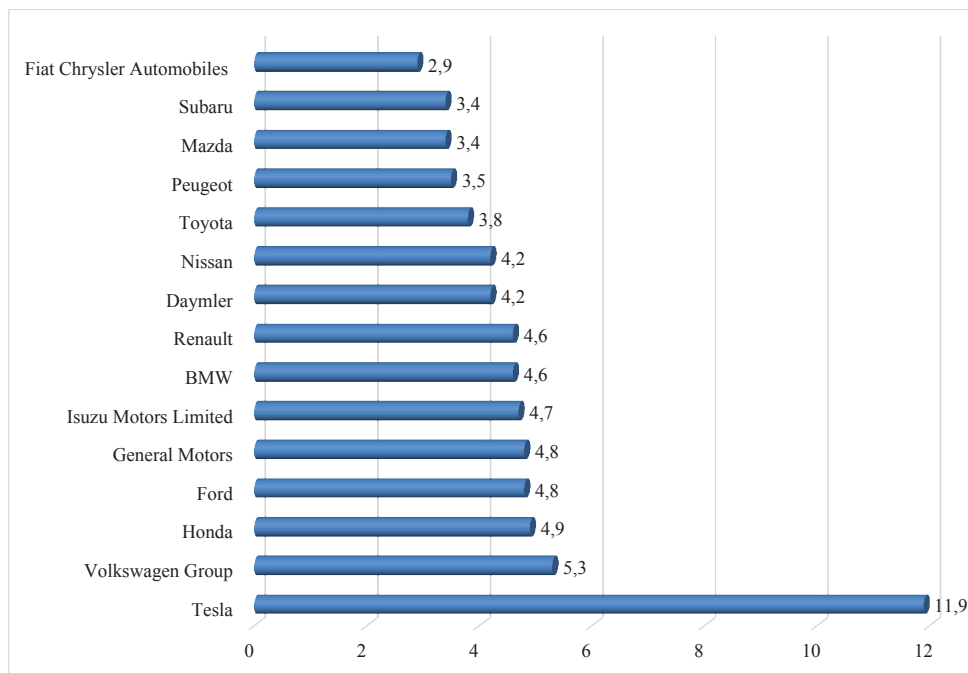


Рис. 3. Інтенсивність ДіР автомобільних ТНК у 2017 р., % [3]

дження й розробки, заробили у 2015 р. премію в розмірі 30% від операційної маржі і дохідності активів, а також мали на 20% вищий операційний дохід [1, с. 10]. При цьому найвищий рівень інтенсивності досліджень і розробок демонструють такі транснаціональні корпорації, як “Tesla” (11,9%), “Volkswagen Group” (5,3%), “Honda” (4,9%), “Ford” (4,8%), “General Motors” (4,8%), “Isuzu Motors Limited” (4,7%), “BMW” (4,6%) (рис. 3).

Саме вони реалізують нині найбільш масштабні ДіР за найбільш піонерними напрямками у сфері автомобільних технологій, зокрема вдосконалення гідридних двигунів і моделей авто на водневому паливі, розробка гідрогідридної повноприводної платформи, газорозподіл двигунів

залежно від інтенсивності використання, розробка каталізаторів, що перетворюють шкідливі компоненти вихлопних газів на нешкідливі, створення маховобілів і транспортних засобів з плазменним двигуном. Загалом же сукупні витрати на ДіР п'яти найбільших автомобільних компаній, що увійшли за підсумками 2017 р. у рейтинг Топ-20 корпорацій з найбільшими витратами на дослідження й розробки (“Volkswagen”, “Toyota”, “Daimler-Benz”, “GeneralMotors”, “Ford”), становили у звітному році майже 49 млрд дол. США (рис. 4).

Підтвердженням великомасштабної акумуляції автомобільними ТНК глобальних досліджень і розробок, тісно пов'язаної з монополізацією капіталу та виробни-

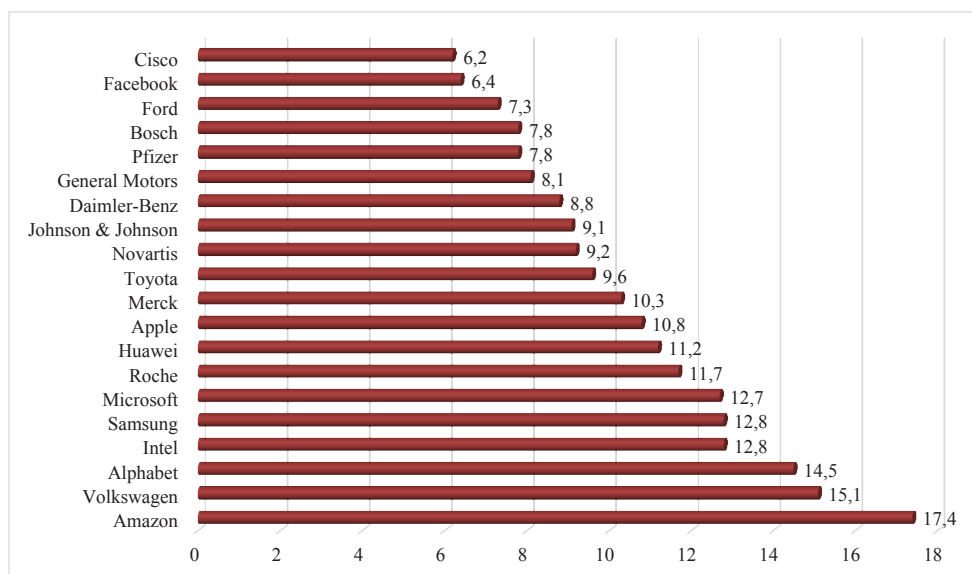


Рис. 4. Топ-20 глобальних корпорацій з найбільшими витратами на дослідження й розробки у 2017 р., млрд дол. США [4]

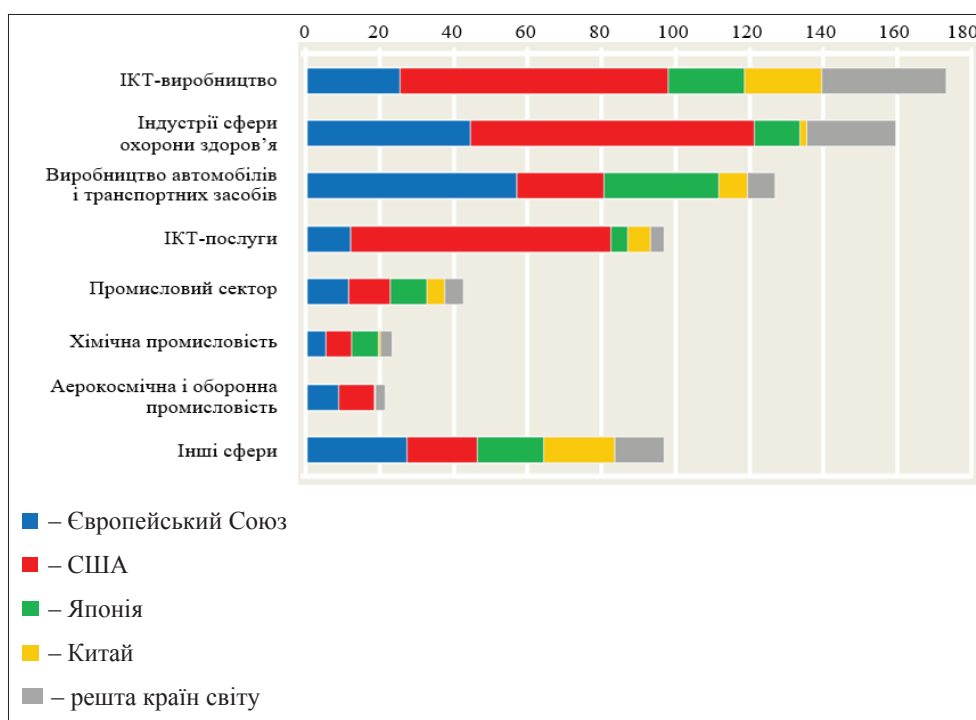


Рис. 5. Корпоративні витрати на ДіР Топ-2500 компаній за окремими секторами економіки і країнами у 2016–2017 рр., млрд. євро

Джерело: The 2017 EU Industrial R&D Investment Scoreboard. Publications Office of the European Union, 2017. P. 30.

цтва, є той факт, що на них припадає нині значна частка сукупних витрат на ДіР за групою 2,5 тис. глобальних корпорацій з найбільшими інноваційними витратами. Для країн Європейського Союзу цей показник становить 45,3% загальних витрат (58 зі 128 млрд. євро), США – 17,9% (23 млрд.), Японії – 23,4% (30 млрд.), Китаю – 7,1% (9 млрд.), решти країн – 6,3% (8 млрд.) (рис. 5) [5, с. 30].

У 2017 р. у Європі вироблено 280 млн. автомобілів, проте, згідно з дослідженнями “PwC”, до 2030 р. виробництво автотранспорту упаде до 200 тис. одиниць. У США

прогнозується спад до 22% (у 2030 р. обсяги виробництва складуть 212 млн.). В Китаї, навпаки, прогнозується зростання виробництва автомобілів до 50%.

У своєму звіті “Five trends transforming the Automotive industry” («П’ять тенденцій, що змінюють автомобільну промисловість») аналітики аудиторської компанії “PricewaterhouseCoopers” зазначають, що автомобільний сектор перебуває на шляху великих змін, які матимуть тривалий вплив як на саму індустрію, так і на споживачів [6, с. 6]. Зокрема, йдеться про такі тенденції:

1) Збільшення виробництва електромобілів. Вже у 2030 р. понад 55% вироблених автомобілів будуть електричними, а трохи більше 40% залишатимуться з гібридними та двигунами внутрішнього згорання.

2) Безпілотність. Великі наукові досягнення у сфері штучного інтелекту та нейронних мереж дали змогу зробити те, що раніше здавалось неможливим, а саме створити самокерований автомобіль. Так, вже у 2030 р. на європейських дорогах 40% автомобілів будуть автономними.

3) Каршерінг (англ. “carsharing”). Це альтернативна модель володіння та використання автомобіля. В класичному варіанті каршерінг є володінням автомобілем разом з іншою людиною або людьми, тобто володіння часткою авто з правом користуватися. Модель каршерінгу покликана швидко та зручно задовольнити традиційну потребу людини пересуватися з одного місця в інше, а також дає змогу економити власні кошти за рахунок зменшення витрат на одноосібне володіння авто. Сучасний каршерінг – це мережа організацій, яка надає послуги з оренди авто.

4) Зв’язаний автомобіль (“connected car”). Ця тенденція передбачає мережевий зв’язок одного автомобіля з іншим або ж з транспортною інфраструктурою (наприклад, світлофорами). Також йдеться про зв’язок користувача автомобілем (водія, пасажирів) із «зовнішнім світом». У майбутньому вони зможуть спілкуватися, працювати, мати доступ до мережі Інтернет чи мультимедійних послуг під час подорожі.

5) Щорічне оновлення. Чотири попередні тенденції ефективно приводять до збільшення значущості інновацій. В середньому життєвий цикл автомобіля (моделі) складає 5–8 років. Проте в майбутньому більшість моделей оновлюватиметься щорічно з метою впровадження нових розробок та програмного забезпечення [6, с. 6–11].

Таким чином, всі вищезазначені тенденції глобальної автомобільної промисловості мають безпосередній зв’язок з ДіР. Незважаючи на те, що лише одна автомобільна компанія (“Tesla”) потрапила в десятку найбільш інноваційних компаній світу у 2016 р. (список очолила “Apple”, також до рейтингу потрапили “Facebook”, “Samsung”, “General Electric” тощо, ще п’ять автовиробників посідають місця в межах 11–20) [7], дослідження та

розробки є ключовими напрямками діяльності автомобільних транснаціональних корпорацій світу, забезпечуючи конкурентоспроможність та доступ до нових ринків.

Щодо тенденцій, які притаманні саме ДіР у світовій автомобільній промисловості, то варто сказати, що продовжує зменшуватись частка інвестувань у розширення модельного ряду. Однак це не варто вважати негативним знаком. Аналітики дійшли висновку, що компанії-автовиробники, які інвестували левову частку свого бюджету ДіР у програмне забезпечення, а не в розширення асортименту, мають вищі показники зростання, ніж конкуренти [8].

**Висновки.** Підбиваючи підсумок, відзначимо, що, незважаючи на те, що автомобільна промисловість є середньотехнологічною галуззю, автомобільні транснаціональні корпорації займають лідерські позиції (поступаючись лише таким секторам, як комп’ютерна техніка та електроніка й охорона здоров’я). Для кожної автомобільної ТНК ключовим компонентом корпоративної стратегії залишається масштабний і всебічний розвиток досліджень і розробок. Також принагідно зазначити, що динамічне розширення міжнародної діяльності автомобільних концернів супроводжується масштабним процесом адаптації технологій та інноваційних розробок до споживчих потреб приймаючих країн на основі як реалізації власного інноваційного ресурсу, так і ефективного використання усіх конкурентних переваг міжнародного науково-технологічного співробітництва.

Особливо важливо наголосити на тісному зв’язку між основними трендами, які характеризують сучасну автомобільну індустрію, та проведенням досліджень та розроблень. Збільшення кількості електромобілів, безпілотність, каршерінг, щорічний upgrade – всі ці фактори спонукатимуть корпорації-автовиробників до оптимізації структури проведення досліджень та розроблень, а саме зосередившись на програмному забезпеченні, поліпшенні якості тих функцій автомобіля, які є стратегічно важливими для споживача, а не на розширенні модельного ряду.

Узагальнюючи вищезазначене, можемо стверджувати, що дослідження та розробки є надзвичайно важливою складовою корпоративної стратегії автомобільних транснаціональних корпорацій.

#### Список використаних джерел:

1. The 2015 Global Innovation 1000 & Automotive industry findings. Data and analysis, Bloomberg data, Capital IQ data. PwC, 2016.
2. Попова А.О. Движущие силы развития американских корпоративных НИОКР и инноваций. Россия и Америка в XXI веке. 2015. № 1. URL: [http://www.rusus.ru/?act=read&id=430#\\_ftn16](http://www.rusus.ru/?act=read&id=430#_ftn16)
3. Selected automakers’ R&D intensity worldwide in 2017. Statista. The Statistical Portal. URL: <https://www.statista.com/statistics/574012/research-and-development-to-sales-ratio-of-automakers>.
4. The Global Leaders in R&D Spending, by Country and Company, October 13, 2017. URL: <http://www.visualcapitalist.com/global-leaders-r-d-spending>.
5. The 2017 EU Industrial R&D Investment Scoreboard. Publications Office of the European Union, 2017.
6. Five trends transforming the Automotive Industry. Automotive industry report. PwC. 2018. P. 49.
7. The 2016 Global Innovation 1000 Study. PwC, October 2017. URL: <https://www.strategyand.pwc.com/media/file/2016-Global-Innovation-1000-Fact-Pack.pdf>.
8. Happy motoring: Global automobile production 1900 to 2016, June 13, 2017 by Darrin Qualman. URL: <https://www.darrinqualman.com/global-automobile-production>.

#### ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ КАК ОДНО ИЗ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГЛОБАЛЬНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

**Аннотация.** В статье рассмотрены ключевые тенденции сферы исследований и разработок мировой автомобильной промышленности как одной из ведущих отраслей мировой экономики, проведен их структурный анализ по сферам и объемами их проведения, признакам стран и компаний-провайдеров. Кроме того, определены основные особенности современной глобальной автомобильной промышленности, которые будут иметь непосредственное влияние на ее функционирование в будущем.

**Ключевые слова:** автомобильные транснациональные корпорации, исследования и разработки, инновации, ключевые тенденции.



**RESEARCH AND DEVELOPMENT AS ONE OF THE KEY DIRECTIONS  
OF THE ACTIVITY OF THE GLOBAL AUTOMOBILE INDUSTRY**

**Summary.** The article considers the key trends in the field of research and development of the automotive industry as one of the leading branches of the world economy, their structural analysis in terms of their areas, national affiliation and their providers are conducted. In addition, the main features of the modern global automotive industry are determined, which will have a direct impact on its operation in the future.

**Key words:** automotive transnational corporations, research and development, innovations, key trends.

УДК 336.1

**Sydorchuk A. A.**

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Senior Lecturer at Department of Finance named by S.I. Yuriy,  
Ternopil National Economic University*

**Сидорчук А. А.**

*кандидат економічних наук,  
доцент, доцент кафедри фінансів імені С.І. Юрія  
Тернопільського національного економічного університету*

**PREREQUISITES FOR DEVELOPMENT OF STATE SOCIAL INSURANCE  
IN THE CONTEXT OF EUROPEAN INTEGRATION OF UKRAINE**

**Summary.** The paper considers prospects for the development of state social insurance in Ukraine in the context of European integration. Indicators characterizing the macroeconomic state of our country do not allow comparisons with any of the countries where other models of social insurance are used. Thus, at present, Ukraine does not have the necessary macroeconomic conditions for the functioning of the social insurance system.

**Key words:** state, state social insurance, European integration, development, prerequisites.

**Formulation of the problem.** In the member countries of the European Union, there are four basic models of social protection dominant: continental or Bismarck model (Germany, Austria, Switzerland), Beveridge model (Great Britain), Scandinavian (Sweden, Norway, Denmark, Finland), and Southern-European (Spain, Italy, Greece, Portugal). This typology is used by researchers of existing models of social protection of the population. However, it should be noted that in most states of the European Union, or even the United States or Canada, it is possible to find features indicating a certain combination of features of the Bismarck and Beveridge models of social protection of the population among themselves.

**Analysis of recent research and publications.** Such foreign scholars as W. Beveridge, O. von Bismarck, R. Nozick, J. Rawls, and others made a significant contribution to the formation of theoretical foundations of social insurance. Among Ukrainian researchers, it is worth mentioning O. Vasylyk, B. Nadochiy, M. Savarina, N. Shamanska, S. Yuriy and others. Despite the considerable interest of domestic scholars in the economic aspects of the functioning of the social sphere of society, insufficient attention is paid to the issue of macroeconomic preconditions for the functioning of state social insurance in Ukraine in the context of European integration. This determines **the relevance** of the paper.

Practice shows that social-fee payers in our state perceive current fee rates as high. In addition, the system of social insurance in the country itself is based on the availability of a certain number of benefits that do not allow taxation of the entire wage bill in the economy. One of the reasons for such a situation, in our opinion, is the lack of necessary macroeco-

nomical conditions for the functioning of the state social insurance system in Ukraine in the context of European integration.

**The aim** of the publication is to research prospects for the development of state social insurance in Ukraine in the context of European integration.

**Results.** Based on research by scientists [1, p. 33-34; 2, p. 30; 3, p. 31], we are going to present the following division of countries into groups:

a) Countries where the Scandinavian model of social protection prevails (Northern Europe). The social democratic model of the Scandinavian countries is manifested in the fact that the state assumes a significant share of responsibility for the social protection of the population, and the global economic task determines the achievement of full employment. As result, the main share of expenditures in the field of social protection is financed through the state budget system;

b) Countries where the continental model of social protection prevails (Continental Europe, North America). Problems of social protection are mostly solved between employers and employees in the person of trade unions. State interference in this sphere is negligible, mainly through the introduction of programs of minimal medical (for the whole population) and financial (for the unemployed) provision. The main share of expenses for social protection of the population is carried out through the system of insurance companies;

c) Countries where the Beveridge and continental models of social protection with the predominance of the latter are applied (Austria, Switzerland, Germany). In these countries, models are implemented based on a mixed public-private solution to social problems, where the responsibility of an