

В результаті дослідження виникає необхідність формування системи факторів, необхідних для трансформації теорії інноваційного потенціала в практичну сторону. Економічний аналіз інвестиційно-інноваційної діяльності повинен ґрунтуватися на основі углублення теоретичних підходів. Теоретичні аспекти дослідження потенціалів соціума регіону, їх взаємодія між собою в системі національного господарства вивчені на сьогодні недостатньо, що вимагає проведення додаткових досліджень.

Істочники і література:

1. Наливайченко С. П. Механізм планомірної трансформації перехідної економіки України в соціально орієнтовану. – Сімферополь : Таврія, 2001. – 356 с.
2. Гальчинський Анатолій. Глобальні трансформації: концептуальні альтернативи. Методологічні аспекти : Наук. вид. – К. : ЛиОідь, 2006. – 312 с.
3. Воробйов Ю. М., Срібна К. А. Кредитування суб'єктів підприємництва в економіці регіону : Монографія. – Сімферополь : Видавництво «Доля», 2008. – 224 с.
4. Дідківський М. І. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства : Навч. посіб. – К. : Знання, 2006. – 462 с. – (Вища освіта ХХІ століття).
5. Воробйова О. І. Банківська система країни та її вплив на реальний сектор економіки : Монографія. – Сімферополь : Видавництво «Доля», 2008. – 200 с.
6. Халилов А. Э. Инвестиционно-инновационный потенциал / Халилов А. Э. // Стратегія розвитку України у глобальному середовищі : том 2 матеріал 3 міжнародної науково-практичної конференції 13-15 листопада 2009 р. Сімферополь–Ялта – 180 с.

Шевченко І.Ю.

УДК 339.56:658.8.012.12,

ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ ПРОДАЖУ АВТОМОБІЛІВ

Анотація. У статті проведений комплексний ретроспективний аналіз (у період 2003-2013 рр.) показників, що характеризують зовнішньоекономічні аспекти функціонування вітчизняного ринку продажу автомобілів. Так, досліджена динаміка експортно-імпорتنних операцій за даним напрямом зовнішньої торгівлі, в тому числі визначено сальдо експорту-імпорту автомобілів у кожному з обраних періодів. Виявлені основні країни, що є експортерами та імпортерами легкових і вантажних автомобілів, а також автобусів в Україні.

Ключові слова: ринок продажу автомобілів, зовнішньоекономічні аспекти, сальдо експорту-імпорту автомобілів

Анотация. В статье проведен комплексный ретроспективный анализ (в период 2003-2013 гг.) основных показателей, характеризующих внешнеэкономические аспекты функционирования отечественного рынка продажи автомобилей. Так, исследована динамика экспортно-импортных операций по данному направлению внешней торговли, в том числе определено сальдо экспорта-импорта автомобилей в каждый из выбранных периодов. Выявлены основные страны, являющиеся экспортерами и импортерами легковых и грузовых автомобилей, а также автобусов в Украине.

Ключевые слова: рынок продажи автомобилей, внешнеэкономические аспекты, сальдо экспорта-импорта автомобилей

Summary. In article the complex retrospective analysis (in a period of 2003-2013) of indexes which characterize the external economic aspects of functioning of the domestic market of automobiles sale is conducted. Thus, the dynamic of export-import operations of this foreign trade direction is investigated, including the determination of the balance of export and import of automobiles in each of the selected periods. It was revealed that the balance of export-import operations in this area of international trade was negative in all researched periods that testified the low competitive potential of enterprises of Ukrainian automobile building industry in comparison with the world autoproducers. The main countries that are exporters and importers of cars, trucks and buses in Ukraine are identified. Thus, it was concluded that Ukraine mainly exported automobiles to countries which are former republics of the Soviet Union (Russian Federation, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Armenia and Kazakhstan), and imported cars, trucks and buses usually from countries of distant foreignness (Japan, Germany, Netherlands, Great Britain and others like that) and Russian Federation. It was determined that the balance of export and import of cars, trucks and buses by countries which simultaneously were exporters and importers of automobiles (Russian Federation, Germany, Netherlands, Poland, Belarus) was negative. Thus, the least disbalance was characterized for the balance of export-import of busses by these countries, the largest disbalance – for the balance of export and import of cars.

Keywords: market of automobiles sale, external economic aspects, balance of export and import of automobiles

Постановка проблеми. Всесвітні глобалізаційні та інтеграційні процеси зближення національних економік, що характеризуються значною динамічністю та трансформацією умов функціонування суб'єктів господарювання, закономірно призводять до загострення конкурентної боротьби на міжнародних ринках товарів і послуг. Не є винятком і ринок продажу автомобілів в Україні, функціонування якого на даний момент значною мірою визначається зовнішньоекономічними аспектами – обсягами експорту та імпорту легкових і вантажних автомобілів та автобусів, їх відношенням, складом ключових учасників світового ринку продажу автомобілів тощо.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичним, методичним і прикладним аспектам дослідження ринку продажу автомобілів в Україні присвячені наукові праці таких вітчизняних учених як

**ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ
ПРОДАЖУ АВТОМОБІЛІВ**

О. Андрєєв, О. Веремейчик, К. Гапотченко, Н. Герасим'як, О. Карпов, В. Кищун, Є. Колбасін, П. Макаренко, Ю. Пирожкова, Г. Прохницька, В. Сержанов, Д. Стасишен, М. Стасишен, З. Толчанова, С. Ширяєва та ін. Особливу увагу дослідженню зовнішньоекономічних аспектів функціонування вітчизняного ринку продажу автомобілів приділено в напрацюваннях таких учених як О. Марущак та О. Юринець, якими було досліджено рівень автомобілізації (моторизації) населення провідних країн світу, ідентифіковано основних світових виробників легкових автомобілів і визначено місце вітчизняних підприємств серед них, проаналізовано обсяги виробництва, експорту та імпорту легкових автомобілів в Україні та у світі, охарактеризовано вплив на функціонування вітчизняного ринку продажу легкових автомобілів таких важливих чинників як рівень цін, заробітної плати та кредитних ставок у країні [1].

Дані дослідження зовнішньоекономічних аспектів функціонування вітчизняного ринку продажу автомобілів були направлені здебільшого на аналіз світового та національного ринку продажу легкових автомобілів, тим самим, ігноруючи тенденції та закономірності розвитку ринків продажу вантажних автомобілів і автобусів. Крім цього, будь-які розрахункові дані мають здатність застарівати, що потребує їх актуалізації та додаткової інтерпретації.

Невирішені складові загальної проблеми. Як слідує з вищезазначеного, на даний момент вітчизняними вченими не приділяється достатньо уваги дослідженню зовнішньоекономічних аспектів функціонування національного ринку продажу автомобілів, що вказує на актуальність здійснення додаткових розвідок у цьому напрямку.

Мета статті. Метою статті є дослідження зовнішньоекономічних аспектів функціонування вітчизняного ринку продажу автомобілів. У відповідності до окресленої мети дослідження, завданнями наукової статті є наступні: 1) здійснити комплексний ретроспективний аналіз основних показників, що характеризують зовнішньоекономічні аспекти функціонування вітчизняного ринку продажу автомобілів, а саме дослідити динаміку експорту та імпорту легкових, вантажних автомобілів і автобусів, розрахувати та інтерпретувати значення сальдо експортно-імпортних операцій за даним напрямом міжнародної торгівлі; 2) ідентифікувати основні країни, що є експортерами та імпортерами легкових, вантажних автомобілів і автобусів в Україні; 3) визначити сальдо експорту-імпорту легкових, вантажних автомобілів і автобусів для країн, що є одночасно як експортерами, так і імпортерами автомобілів в Україні.

Основний матеріал дослідження. Первісним етапом виконання поставлених завдань наукового дослідження є визначення динаміки експорту та імпорту автомобілів в Україні в період 2003-2013 рр., основні результати чого наведені в наступній таблиці (табл. 1).

Таблиця 1. Динаміка експорту-імпорту автомобілів в Україні в період 2003-2013 рр.*

Показники	Значення показників за роками									
	2003 тис. авто	2004 тис. авто	Δ, %	2005 тис. авто	Δ, %	2006 тис. авто	Δ, % тис. авто	2007 тис. авто	Δ, %	2008 тис. авто
Експорт авто, в т.ч.	6	9	51	14	59	43	213	74	73	77
легкових	1	3	138	8	142	39	419	69	76	73
вантажівок	4	5	24	6	10	3	-42	4	30	3
автобусів	0	0	50	1	67	1	40	1	86	2
Імпорт авто, в т.ч.	154	122	-21	179	47	306	70	344	12	490
легкових	93	70	-25	106	52	179	69	260	45	376
вантажівок	55	48	-12	69	43	122	78	81	-33	109
автобусів	6	4	-32	5	14	5	-4	3	-37	5
Сальдо експорту-імпорту авто, в т.ч.	-148	-114	-24	-166	46	-263	59	-270	3	-412
легкових	-92	-67	-28	-99	48	-140	42	-191	36	-303
вантажівок	-50	-43	-15	-63	47	-119	89	-77	-35	-107
автобусів	-6	-4	-35	-4	10	-4	-9	-2	-59	-3
Експорт авто, в т.ч.	20	-74	19	-4	18	-5	18	-3	17	-4
легкових	18	-75	16	-10	15	-6	15	-1	15	-3
вантажівок	2	-32	3	53	3	-4	2	-12	2	-14
автобусів	0	-81	1	67	1	20	1	0	1	0
Імпорт авто, в т.ч.	89	-82	165	86	176	6	189	8	206	9
легкових	61	-84	107	74	115	8	127	10	143	13
вантажівок	26	-76	57	115	57	1	58	2	60	3
автобусів	1	-78	2	60	3	100	4	28	3	-29
Сальдо експорту-імпорту авто, в т.ч.	-68	-83	-146	113	-157	8	-171	9	-189	10
легкових	-43	-86	-91	109	-100	10	-112	12	-128	15
вантажівок	-25	-77	-54	120	-55	1	-56	3	-58	4
автобусів	-1	-76	-1	57	-3	136	-4	35	-2	-34

* Складено та розраховано автором за даними [2-7]

Як бачимо з даних, представлених у табл. 1, нарощування обсягів експорту автомобілів Україною мало місце до кризового 2008 р., а в подальші періоди обсяги експорту легкових, вантажних автомобілів і автобусів у сукупності мали стабільну тенденцію до зменшення по рокам.

Натомість, приріст обсягів імпорту характеризувався у посткризовий період від'ємним значенням лише у 2009 р., а в наступні періоди мав тенденцію до зростання.

Закономірно, що в усі з розглянутих періодів сальдо експортно-імпортних операцій за даним напрямом міжнародної торгівлі було від'ємним.

Щодо структури експорту та імпорту автомобілів у досліджуваний період, то основну його частину склали експорт і імпорт легкових автомобілів.

На наступних рисунках (рис. 1-3) наглядно ідентифіковано основні країни-експортери та країни-імпортери автомобілів в Україні в 2013 р.

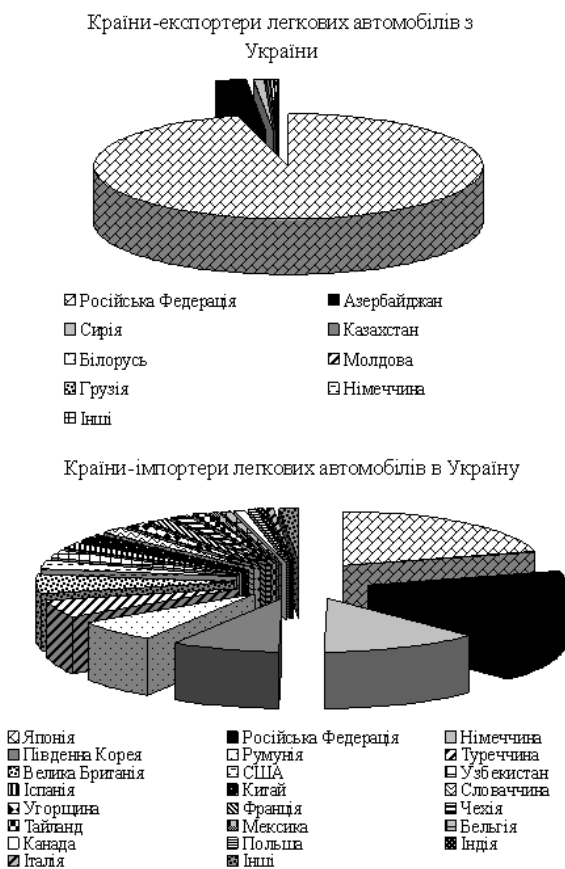
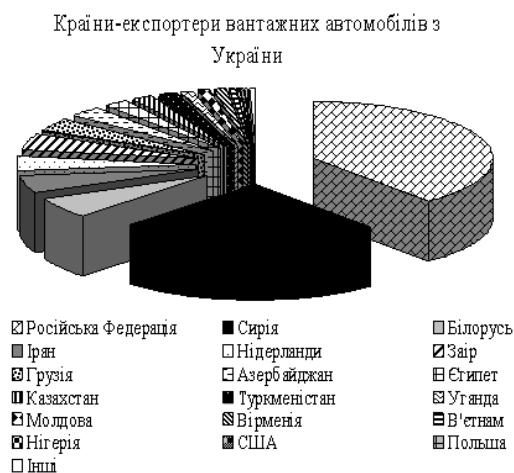


Рис. 1. Основні країни-експортери та країни-імпортери легкових автомобілів в Україні в 2013 р. (побудовано автором за [7])



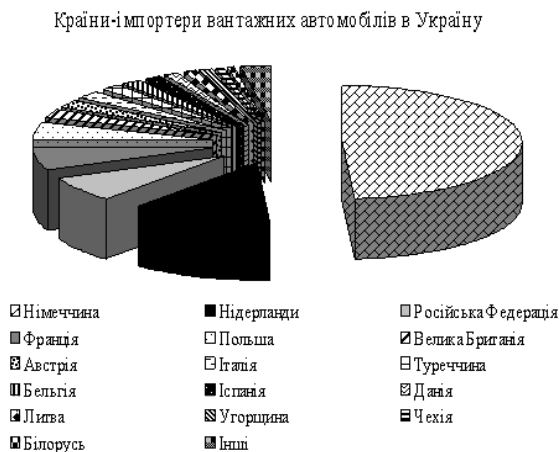


Рис. 2. Основні країни-експортери та країни-імпортери вантажних автомобілів в Україні в 2013 р. (побудовано автором за [7])

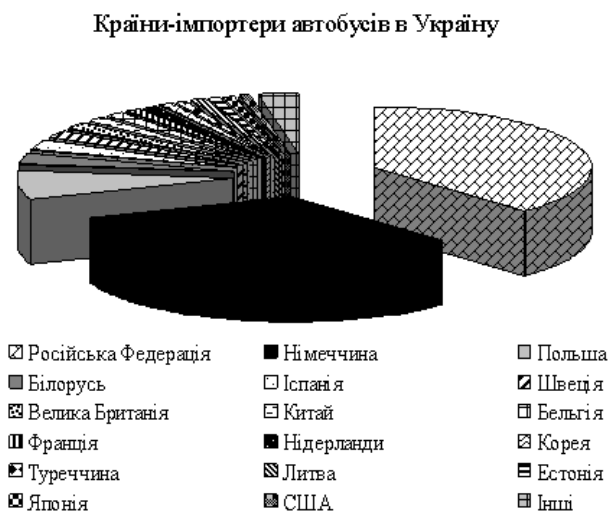


Рис. 3. Основні країни-експортери та країни-імпортери автобусів в Україні в 2013 р. (побудовано автором за [7])

Як бачимо з даних рис. 1, основними країнами-експортерами легкових автомобілів з України є Російська Федерація (95,8%) та Азербайджан (2,5%) (частки інших експортерів не перевищують 1,0%), імпортерами – Японія (20,9%), Російська Федерація (16,6%), Німеччина (12,7%), Південна Корея (8,9%), Румунія (6,6%), Туреччина (5,8%), Велика Британія (5,6%), США (2,8%), Узбекистан (2,3%), Іспанія (2,1%), Китай (2,1%) та Словаччина (2,0%) (частки інших імпортерів не перевищують 2,0%).

Дані рис. 2 свідчать, що основними країнами-експортерами вантажних автомобілів з України є Російська Федерація (39,0%), Сирія (23,1%), Білорусь (5,9%), Іран (5,1%), Нідерланди (4,4%), Заір (4,4%), Грузія (3,9%), Азербайджан (3,0%) (частки інших експортерів не перевищують 3,0%), імпортерами – Німеччина (48,9%), Нідерланди (12,6%), Російська Федерація (7,1%), Франція (6,4%), Польща (4,9%), Велика Британія (2,5%), Австрія (2,4%) та Італія (2,3%) (частки інших імпортерів не перевищують 2,0%).

Рис. 3 наглядно ілюструє, що основними країнами-експортерами автобусів з України є Російська Федерація (84,4%), Грузія (6,7%), Вірменія (5,8%) та Казахстан (1,1%) (частки інших експортерів не перевищують 1,0%), імпортерами – Російська Федерація (37,8%), Німеччина (31,5%), Польща (7,8%), Білорусь (2,9%), Іспанія (2,6%) та Швеція (2,1%) (частки інших імпортерів не перевищують 2,0%).

Таким чином, можна зробити висновок про те, що Україною в основному експортуються автомобілі до країн, що є колишніми республіками Радянського Союзу (Російську Федерацію, Азербайджан, Білорусь, Грузію, Вірменію та Казахстан), а імпортуються легкові та вантажні автомобілів, а також автобуси, як правило, з країн дальнього зарубіжжя (Японії, Німеччини, Нідерландів, Великої Британії тощо) та Російської Федерації.

Поєднавши дані табл. 1 та рис. 1-3, визначимо сальдо експорту-імпорту легкових і вантажних автомобілів, а також автобусів країнами, що одночасно були й експортерами, й імпортерами автомобілів в Україну в 2013 р. (Російська Федерація, Німеччина, Нідерланди, Польща, Білорусь) (табл. 2).

Таблиця 2. Сальдо експорту-імпорту автомобілів в Україні в 2013 р. (країнами, що одночасно були як експортерами, так і імпортерами автомобілів)*

Сальдо експорту-імпорту легкових автомобілів, тис. од				
Країни	Російська Федерація		Німеччина	
Російська Федерація	15*0,958-143*0,166= -9,37			
Німеччина			15*0,0002-143*0,127= -17,01	
Сальдо експорту-імпорту вантажних автомобілів, тис. од				
Країни	Російська Федерація	Нідерланди	Польща	Білорусь
Російська Федерація	2*0,39-60*0,071= -3,48			
Нідерланди		2*0,044-60*0,126= -7,47		
Польща			2*0,003-60*0,049= -2,93	
Білорусь				2*0,059-60*0,007= -0,30
Сальдо експорту-імпорту автобусів, тис. од				
Країни	Російська Федерація		Польща	
Російська Федерація	1*0,844-3*0,378= -0,29			
Польща			1*0,0019-3*0,078= -0,23	

*Розраховано автором

Як бачимо з табл. 2, сальдо експорту-імпорту легкових і вантажних автомобілів, а також автобусів країнами, що одночасно були й експортерами, й імпортерами автомобілів в Україну в 2013 р. є від'ємним. При цьому найменшим дисбалансом характеризується сальдо експорту-імпорту автобусів, найбільшим – сальдо експорту-імпорту легкових автомобілів.

Висновки. Підсумовуючи результати дослідження, можна зробити наступні висновки: 1) значний негативний вплив здійснили світові кризові явища на функціонування вітчизняного ринку продажу автомобілів: так, у посткризовий період приріст обсягів експорту автомобілів мав стабільну тенденцію до зменшення, а імпорту – до зростання. В структурі експорту та імпорту автомобілів найбільшу частку займали експорт та імпорт легкових автомобілів. У всі з досліджуваних періодів сальдо експортно-імпортних операцій за даним напрямом міжнародної торгівлі було від'ємним, що свідчить про низький конкурентний потенціал підприємств автомобілебудування України у порівнянні зі світовими автовиробниками; 2) Україною в основному експортуються автомобілі до країн, що є колишніми республіками Радянського Союзу, а імпортуються легкові та вантажні автомобілів, а також автобуси, як правило, з країн дальнього зарубіжжя та Російської Федерації; 3) у відповідності до попередніх отриманих результатів розрахунків щодо від'ємного сальдо експортно-імпортних операцій міжнародної торгівлі автомобілями, отримано дані щодо від'ємного сальдо експорту-імпорту легкових, вантажних автомобілів і автобусів країнами, що були одночасно як експортерами, так і імпортерами автомобілів (Російська Федерація, Німеччина, Нідерланди, Польща, Білорусь).

Тим самим, все вищезазначене в сукупності вказує на проблемне функціонування вітчизняного ринку продажу автомобілів, котре значною мірою викликане переважно негативним впливом зовнішньоекономічного середовища.

Джерела та література:

1. Юринець О. В. Тенденції та перспективи розвитку автомобілебудівної галузі України у післякризовий період / О. В. Юринець, О. Я. Марущак // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2013. – № 754. – С. 99–105.
2. Автотранспорт в Україні (2007) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ukrautoprom.com.ua/wpcontent/uploads/2013/10/Motor_vehicles_Ukraine-07.pdf. – Заглавие с екрана.
3. Автомобільна статистика України (2008) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ukrautoprom.com.ua/wp-content/uploads/2013/10/stat-book_2008.pdf. – Заголовок з екрану.

4. Статистика виробництва автомобілів та розвитку авторинку України за 2009 р. (по місяцям року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2009>. – Заголовок з екрану.
5. Автомобільна статистика України (2010) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ukrautoprom.com.ua/wp-content/uploads/2013/10/stat-book_2010.pdf. – Заголовок з екрану.
6. Статистика виробництва автомобілів та розвитку авторинку України за 2012 р. (по місяцям року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2012>. – Заголовок з екрану.
7. Статистика виробництва автомобілів та розвитку авторинку України за 2013 р. (по місяцям року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2013>. – Заголовок з екрану.

Шутаєва О.О.

УДК 338.242+65.011

ЯПОНСЬКА МОДЕЛЬ КОРПОРАТИВНОЇ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ: ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА ПРАКТИКА РЕАЛІЗАЦІЇ

***Анотація.** У статті розглядається японська модель соціальної відповідальності бізнесу в системі соціально-трудова відносин. Розкриваються характерні риси та особливості формування японської моделі корпоративної соціальної відповідальності в сучасних умовах. Визначаються цілі, зовнішні та внутрішні мотивації розвитку соціальної відповідальності японського бізнесу як основи підвищення ефективності управління, формування і розвитку людського капіталу, зростання добробуту учасників економічних відносин, а також стабільного соціально-економічного розвитку суспільства.*

***Ключові слова:** корпоративна соціальна відповідальність, соціальний звітність, національна модель, економічний розвиток.*

***Анотация.** В статье рассматривается японская модель социальной ответственности бизнеса в системе социально-трудовых отношений. Раскрываются характерные черты и особенности формирования японской модели корпоративной социальной ответственности в современных условиях. Определяются цели, внешние и внутренние мотивации развития социальной ответственности японского бизнеса как основы повышения эффективности управления, формирования и развития человеческого капитала, роста благосостояния участников экономических отношений и стабильного социально-экономического развития общества.*

***Ключевые слова:** корпоративная социальная ответственность, социальная отчетность, национальная модель, экономическое развитие.*

***Summary.** The article deals with the Japanese model of corporate social responsibility in the system of social and labor relations. Reveals the characteristics and peculiarities of the Japanese model of corporate social responsibility in the modern world. The objectives, external and internal motivation of Japanese business social responsibility as a basis for improving the management, formation and development of human capital, the growth of the welfare of participants in economic relations and sustainable socio-economic development of society.*

Social responsibility in Japan is largely due to the cultural traditions of the country. Japanese model provides for social cohesion at the level of the industrial group. Business management is focused not only on making a profit, and is based on a correct perception of society and the world, aware of its responsibility to society and the quest for the progress of civilization as a whole.

International practice social responsibility shows that the existing national models of social responsibility in the world have their own characteristics and peculiarities due, on the one hand, the general trends of globalization and on the other - national characteristics of the historical and cultural development, the influence of ethnic traditions, the mentality.

***Keywords:** corporate social responsibility, social accountability, national model of economic development.*

Розширення і поглиблення ринкових відносин в умовах глобалізації світової економіки змушує бізнес бути соціально відповідальним. Глобалізація ринків, посилення конкурентної боротьби зумовили постійне зростання транзакційних витрат, мінімізувати які можливо на основі створення формальних інститутів узгодження інтересів між усіма основними учасниками ринкових відносин: бізнесом, державою, суспільством. У цих умовах бізнес змушений брати на себе відповідальність за багато напрямків розвитку суспільства, безпосередньо ніяк не зв'язані з його господарською діяльністю (екологія, соціальні програми в галузі освіти, охорони здоров'я, охорони праці, культури, спорту).

Формується взаємодія між владою і бізнесом, приватним підприємництвом і державою – це означає розуміння того, що рішення складних соціально-економічних проблем в Україні можливе лише в умовах партнерства з великими суб'єктами вітчизняного бізнесу, які здатні розділити відповідальність за безперервне відтворення і якісне накопичення людського капіталу.

Розповсюдження соціальної відповідальності в українському бізнесі в цілому відповідає загальносвітовим тенденціям і визначає раціональні напрямки та оптимальні масштаби соціальних інвестицій. Необхідність виходу стратегічних галузей з глибокої депресії, реформування основних сфер, прагнення до використання інноваційних шляхів розвитку економіки підтверджує актуальність та