

nie są w stanie na dobrym poziomie wykonywać swoją pracę, z tego powodu organizacja nie będzie mogła dążyć do wysokich zysków.

#### Literatura:

- [1] Jemielniak, D. (2008). *Praca oparta na wiedzy* (s. 17). Warszawa: Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne.
- [2] Juchnowicz, M. (2010). *Zarządzanie przez zaangażowanie* (s. 35). Warszawa: Oficyna a Wolters Kluwer business.
- [3] Allen, N. J., Meyer, J.P. (1990). *The Measurement and Antecedents off Affective, Continuance and Normative Commitment to the Organization* (s. 1-18). „Journal of Occupational Psychology”.
- [4] Kożuch, B., Jończyk, J. (2001). *Zaangażowanie organizacyjne a efektywność zasobów ludzkich* (s. 89-94) Łódź: Wydawnictwo UŁ.

DOI 10.36074/21.08.2020.v1.08

## SOME ASPECTS OF R. VERNON'S LIFE CYCLE THEORY

**Valeriia Lymar**

PhD in Economics, associate professor  
*Vasyl Stus Donetsk National University*

**Ji Zhi**

PhD student  
*Vasyl Stus Donetsk National University*

*UKRAINE*

International economy theories have the long evolution of development. They take their beginning from the 16<sup>th</sup> century from Antoine Montchrestien de Watteville (French). He was the founder of mercantilism scientific school. After this scientist there were some very famous researchers who made the enormous contribution into international economy theories investigation. It is necessary to tell about A. Smith [1], D. Ricardo [2], J. S. Mill [3], E. Heckscher [4], B. Ohlin [5] and others. Otherwise, the aim of this investigation is to study R. Vernon's life cycle theory.

Thus, R. Vernon [6] considers that life cycle of a product consists of these phases.

Creation phase. This phase means the development of a new product which meets market needs and demand of the customers. On this phase not very big number of products are produced, production needs high qualification of its employees, in addition it focused on the country of origin of the product.

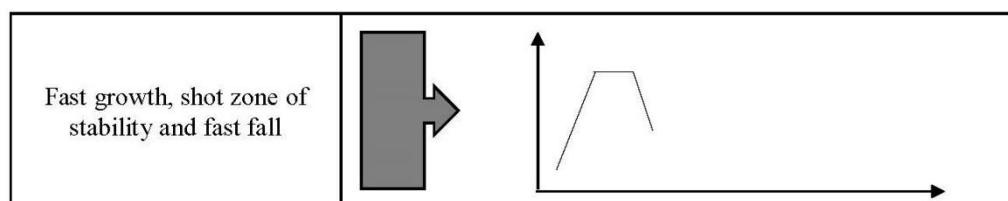
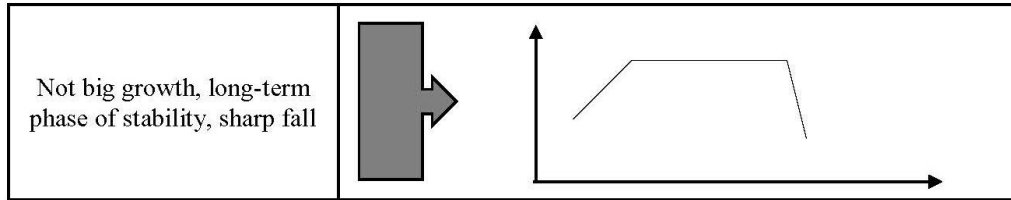


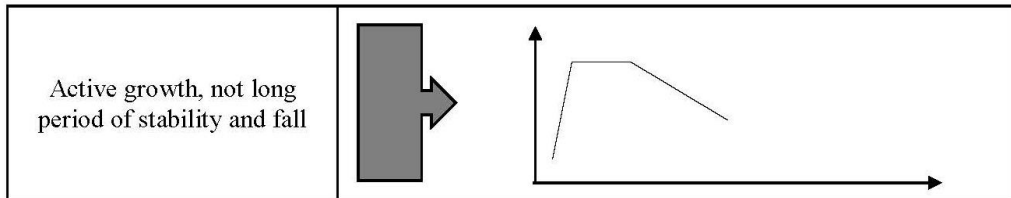
Fig.1. **Creation phase of a new product**  
*Developed by the authors according to [6]*

The next one is the growth phase which is characterized by meeting the requirements of customers outside the country of origin. On this phase the product become more standardized, competitiveness among producers grow and export volumes increase.



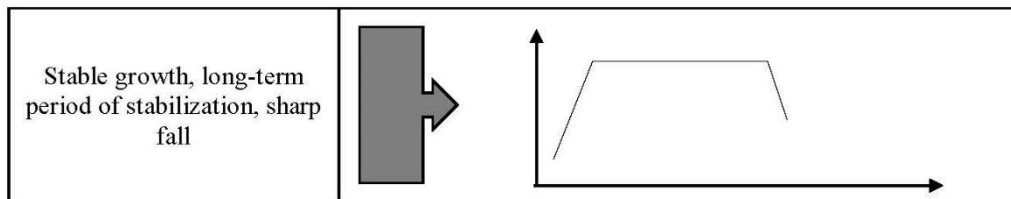
**Fig. 2. Growth phase of a new product**  
*Developed by the authors according to [6]*

After this one there is the phase of maturity. On this phase it is required to meet the needs of customers as inside as outside the country. This phase is characterized by a big scale of production and the main factor in competition is price.



**Fig. 3. Maturity phase of a new product**  
*Developed by the authors according to [6]*

After maturity phase there is the saturation which is characterized by shortening sales on the international market. Respectively the next one is the phase of fall which is characterized by the renouncement of a firm to produce this product.



**Fig. 4. Fall phase of a new product**  
*Developed by the authors according to [6]*

We argue, that this theory has some special features: firstly, there are many types of products and all of them have their own life cycle; secondly, every phase of the life cycle has its own features.

This theory reflects the development of many branches, otherwise to explain the trends of international trade development in general it can not. Modern production is characterized by huge number of types of product, and all of them are characterized by their own life cycle (for instance, short life cycle, huge costs on transportation, special focus groups, etc.).

Despite of fame and wide spread of this theory in scientific environment, it has many disadvantages. Thus, production of new types of products gives some benefits, allow to get monopoly and rise up the income. But this stage has the temporary character and is connected not with capital concentration but use of R&D.

Unfortunately, this theory does not explain in what diapason the phases of the life cycle can fluctuate

#### References:

- [1] Smith, A. (1976). An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations. The Glasgow Edition of the Works and Correspondence of Adam Smith, vol. II, edited by R.H. Campbell and A.S. Skinner. Oxford University Press.
- [2] Блауг, М. (1994). Система Рикардо. Экономическая мысль в ретроспективе. М.: Дело.
- [3] Mill, J.S. (1936). Principles of political economy with some of their applications to social philosophy. Longmans, Green and Co. London.
- [4] Хекшер, Э. (2006). Влияние внешней торговли на распределение дохода. Вехи экономической мысли. Т. 6. Международная экономика. Под ред. А. П. Киреева. М.: ТЕИ.
- [5] Ohlin, B. (1976). Some Aspects of the Relations between International Movements of Commodities, Factors of Production, and Technology. Nobel Symposium, June.
- [6] Vernon, R. (1979). The product cycle hypothesis in a new international environment. Oxford bulletin of economics and statistics. 41(4). P. 255-267.

DOI 10.36074/21.08.2020.v1.09

## АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ І РИЗИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

ORCID ID: 0000-0002-0859-1824

Тарашевський Максим Михайлович

аспірант кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій,  
*Державний університет інфраструктури та технологій*

*Україна*

У сучасних умовах економічні, соціальні та екологічні перспективи розвитку повинні бути об'єднані в єдину програму сталого зростання, де основний фокус зосереджено на покращенні рівня життя населення. При цьому транспортні послуги є необхідною складовою реалізації економічних процесів, забезпечення переміщення вантажів та пересування пасажирів, організації товаропотоків, впливу на навколишнє природне середовище. В питаннях розвитку транспортної сфери необхідно інтегровано розглядати фактори економічного, соціального та екологічного впливу, ідентифікувати можливі ризики та ефективно управляти ними.

Рейтинг глобального індексу конкурентоспроможності 2019 року (The Global Competitiveness Index – GCI 4.0 2019 Rankings) [1] показує, що Україна знаходиться на 85 місці із 141 країн з 57,0 балами із 100 можливих, при цьому порівняно з 2018 роком було втрачено 2 позиції. На першому місці Сінгапур з 84,8 балами. Підвищення конкурентоспроможності є ключовим у покращенні рівня життя. І стійке економічне зростання виступає важливим шляхом подолання бідності, основним рушієм розвитку людського потенціалу. У 2019 р. відзначається напруженість у сфері міжнародної торгівлі, що вплинуло на скорочення обсягів вантажних перевезень [2]. Геополітичне протистояння підсилює невизначеність, яка стримує інвестиції та збільшує ризики в транспортній галузі – перебої в глобальних мережах поставок, раптові коливання цін, збої у наявності ключових ресурсів, скорочення інвестицій в інфраструктуру. За показником рівня транспортної інфраструктури Україна з 55,5 балами зі ста і посідає 59 місце у загальному рейтингу GCI [1]. Зокрема,