

# ПРОБЛЕМЫ МИРОХОЗЯЙСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ

## АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ В СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

С.С. Возмилова, Н.А. Волгина

Российский университет дружбы народов  
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

В последние годы отрасль автомобилестроения динамично развивается в странах Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ). Так, за период 2000—2014 гг. доля ЦВЕ в мировом производстве автомобилей возросла с 1,8 до 5%, а в европейском — с 5 до 20%. Мотором развития автомобилестроения в регионе стал мощный приток иностранного капитала, который объясняется не только благоприятными экономическими факторами (сохранившиеся с советских времен производственные мощности, относительно низкая стоимость рабочей силы по сравнению с ее достаточно высокой квалификацией, удачное географическое положение), но также и эффективная промышленная политика правительств стран ЦВЕ. Зарубежные инвесторы, среди которых Volkswagen, Renault, Peugeot-Citroen, Fiat, GM, Ford, Toyota, Hyundai-KIA, Suzuki, использовали различные способы выхода на рынок стран ЦВЕ: сначала «браунфилды» и СиП — для проникновения на рынок, а затем — «гринфилды» — для закрепления на нем. Авторы приходят к выводу, что характерной особенностью автомобилестроения ЦВЕ стал его экспортоориентированный характер, а ключевым трендом развития — формирование в странах ЦВЕ цепочек создания стоимости, размещение сборочных заводов (здесь лидируют Чехия и Словакия), а затем и формирование сети поставщиков различных уровней.

**Ключевые слова:** автомобильное производство, Центральная и Восточная Европа (ЦВЕ), автопроизводители (ОЕМ — original equipment manufactures), прямые иностранные инвестиции (ПИИ), «гринфилд» инвестиции («инвестиции «с нуля»), «браунфилд» инвестиции, слияния и приобретения (СиП), цепочки создания стоимости, сборочные предприятия, автопоставщики

### Введение

За последние десятилетия в географии мировой автомобильной промышленности произошли существенные сдвиги. На фоне укрепления позиций развивающихся стран, роста стоимости ресурсов (в первую очередь цен на нефть), а также роста затрат на НИОКР ведущие автопроизводители предприняли ряд мер по реструктуризации бизнеса. Они сфокусировались на формировании стратегиче-

ских альянсов, продвижении концепции «бережливого производства», повышении требований к поставщикам и возложения на них большей ответственности, перемещении производства в регионы с низкими издержками [2].

В русле указанных трансформационных процессов в регионе ЦВЕ быстрыми темпами начала развиваться автомобильная промышленность. Чехия, Польша, Словакия, Венгрия и Румыния стали основными представителями автоиндустрии в регионе. Само географическое расположение этих стран в центре Европы сыграло стратегическую роль для роста потоков прямых иностранных инвестиций (ПИИ) крупнейших мировых автопроизводителей, так как расположившиеся там заводы могут поставлять продукцию как на Запад, так и на Восток. Помимо этого уровень заработной платы в указанных странах существенно ниже, чем в странах Западной Европы, а уровень квалификации работников достаточно высок.

Относительно быстрый рост автомобильной промышленности Центральной и Восточной Европы привлекает внимание не только экономистов, но крупнейших консалтинговых компаний, финансовых групп и пр. Представители бизнеса хотят получать аналитическую информацию о динамике формирования автомобильной отрасли в странах ЦВЕ для принятия решений о целесообразности будущего инвестирования в данном регионе. Большой пласт научных работ посвящен общим обзорам автоиндустрии в ЦВЕ. Так, научные публикации П. Хайса, Б. Малберга и М. Моллинга «Автомобильная индустрия в ЦВЕ — Двигатель роста или свободное плавание» [4], Д. Ричнитцера и М. Смахо «Автоиндустрия и конкурентоспособность региона ЦВЕ» [7], а также весьма объемное исследование С. Радосевики и А. Розеика «ПИИ и реструктуризация автомобильной промышленности в ЦВЕ» [17] посвящены роли и значению ПИИ в формировании автомобильного бизнеса в регионе ЦВЕ.

Проведены интересные исследования о взаимосвязях различных секторов бизнеса, в том числе автомобильного, в частности, рабочий доклад М. Бэблэви, Д. Драхокоупила и др. «Связь рынка труда и технологических инноваций в ЦВЕ: кейс автомобильной промышленности и отрасли программного обеспечения» [3]. Многочисленные исследования и отчеты постоянно публикуются ведущими консалтинговыми агентствами Ernst and Young [15], KPMG [11], PwC [6], а также финансовыми группами, к примеру UniCredit Group [14].

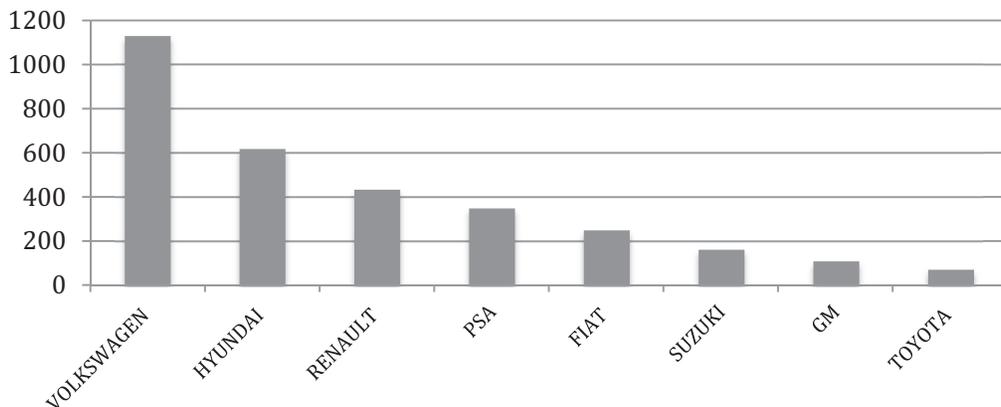
В данной работе мы попытаемся выявить ключевые тенденции в формировании автомобильной промышленности в странах Центральной и Восточной Европы. В связи с этим в статье будут рассмотрены особенности процесса становления автомобильной промышленности в регионе ЦВЕ, предпосылки и факторы, послужившие его стремительному росту, а также влияние финансового кризиса на отрасль. Отдельно будет затронута тема выхода глобальных автопроизводителей на рынок данного региона и роль ПИИ в регионе.

### **Становление автомобилестроения в странах ЦВЕ: факты и факторы**

Регион ЦВЕ имеет значительные традиции в области автомобилестроения, сформировавшиеся еще до 1980-х гг. Например, Чехия, Восточная Германия и частично Венгрия имели собственные автомобильные производства, начало которым было положено еще до начала Второй мировой войны; в Польше, Юго-

славии и Румынии производство основывалось на западных лицензиях; Венгрия и Болгария служили поставщиками автокомплектующих. Вместе с тем данные предприятия автомобилестроения не были объединены в единые производственные сети (кластеры) с координируемой долгосрочной стратегией развития. Несмотря на это, крупнейшие центры автомобилестроения в регионе ЦВЕ сыграли особую роль для привлечения иностранных инвестиций с целью расширения данного сектора в регионе уже в постсоветский период. Существенных результатов регион ЦВЕ смог достичь за счет привлечения внимания глобальных автопроизводителей из Европы, США, Азии, включая Volkswagen, Renault, Peugeot-Citroen, Fiat, GM, Ford, Toyota, Hyundai-KIA, Suzuki.

В настоящее время крупнейшим производителем на территории стран ЦВЕ является Volkswagen Group, включающий в себя такие автомобильные бренды, как Skoda, Volkswagen, Audi; основные производственные мощности Volkswagen Group находятся в Чехии на заводе Skoda, в Польше, а также в Венгрии. По данным на 2013 г., концерн VW Group произвел более 1,1 млн автомобилей, а его доля среди всех автопроизводителей ЦВЕ составила больше 30% (рис. 1) [28].



**Рис. 1.** Объем производства ключевых автоконцернов в странах ЦВЕ в 2013 г., тыс. шт.

Источник: составлено авторами по [28].

Вторым по значимости в странах Центральной и Восточной Европы является концерн Hyundai-KIA, который открыл первый завод KIA в Словакии в 2006 г., а в 2008 г. — завод Hyundai в Чехии. К 2014 году концерн вышел на производственные мощности каждого завода более 300 тыс. автомобилей [28]. Значимую роль в регионе играет также группа Renault, представленная в Румынии и Словении еще с начала 1960-х гг.; совокупный объем производства в которых в 2013 г. составил более 400 тыс. машин [28].

Компания Peugeot-Citroen, которая с 2005 г. работает в Чехии и Словакии, так и не смогла достичь докризисных показателей в Чешской Республике, сократив производство в 2 раза до 115 тыс. автомобилей к 2013 г., в то же время она усиленно наращивает мощности в Словакии, где в 2012 г. была превышена отметка в 200 тыс. машин [28].

Существенный рост рынка автомобилестроения в ЦВЕ начался с 2000-х гг. В то время доля стран Восточной и Центральной Европы в мировом производстве

автомобилей составляла всего 1,8%, а в европейском — 5%. К 2014 г. ситуация изменилась: доля в мировом и европейском производствах возросла до 5 и 20% соответственно [28]. За указанный период количество произведенных автомобилей увеличилось с 1 млн до 3,5 млн штук. Все страны ЦВЕ за исключением Польши значительно нарастили объемы производства (рис. 2); лидерами стали Чехия и Словакия. Производство автомобилей в Республике Чехия с 2000 г. возросло в 3 раза, достигнув максимальных показателей в 2014 г. — 1,2 млн штук, что составило 37% в общем выпуске стран ЦВЕ. За этот же период Словакия продемонстрировала рост производства в 7 раз с показателями почти 1 млн автомобилей и долей более 30%.



**Рис. 2.** Динамика производства автомобилей в странах ЦВЕ, 2000—2014 гг. (в шт. и в %),

Источник: составлено авторами по данным [28].

Автомобильная индустрия стран ЦВЕ в настоящее время носит четко выраженный экспортоориентированный характер, что вполне объяснимо, учитывая незначительную емкость внутренних рынков этих стран. Совокупный экспорт автомобилей из региона вырос в 6 раз за период 2000—2013 гг., достигнув более 50,5 млрд долл. [29]. На страны ЕС приходится 72% всего экспорта автомобилей из Центральной и Восточной Европы, на — СНГ 6%, на страны Южной, Восточной и Юго-Восточной Азии — 4% и на НАФТА — 3,5%. В ЕС главными импортерами автомобилей из ЦВЕ являются Германия, на которую приходится около 28%, Франция и Великобритания — по 13%, Италия — 11%. Общий импорт автомобилей в страны ЦВЕ в количественном и денежном выражении в 3,5 раза меньше экспорта. В таблице 1 приведено сравнение объемов производства, внутреннего потребления и экспорта/импорта автомобилей в странах ЦВЕ. По данным на 2013 г., в большинстве стран объем экспорта превзошел производственные показатели за счет запасов прошлых лет и активного реэкспорта/реимпорта автомобилей в данном регионе. Объемы регистраций новых автомобилей и продаж достаточно малы, что в свою очередь свидетельствует о насыщенности внутреннего рынка и экспортоориентированности производств.

Таблица 1

**Производство, внутреннее потребление, экспорт и импорт автомобилей  
в странах ЦВЕ, 2013 г.**

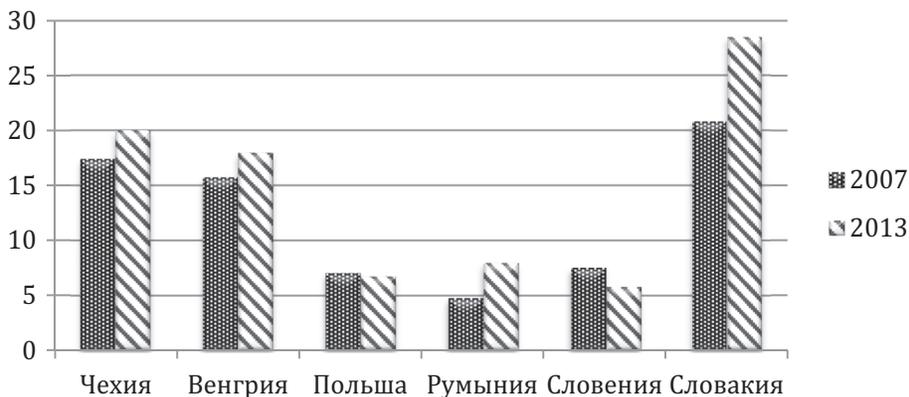
Страна	Объем производства, шт.	Новые зарегистрированные и проданные автомобили, шт.	Экспорт автомобилей, шт.	Импорт автомобилей, шт.
Чехия	1 246 506	164 736	1 022 392	142 108
Венгрия	224 630	56 139	388 568	117 909
Польша	473 000	289 913	549 954	320 959
Румыния	391 422	57 710	408 170	62 107
Словакия	993 000	66 000	1 012 173	277 370
Словения	118 533	52 268	179 963	102 305

Источник: составлено авторами по данным [28] и [17].

Важными факторами привлекательности стран ЦВЕ для мировых автопроизводителей стали также быстрорастущие доходы населения, низкая насыщенность внутреннего рынка автомобилями, относительно низкая заработная плата по сравнению с достаточно высокой технической квалификацией рабочей силы. Средний годовой прирост ВВП на душу населения с 2003 г. по 2014 г. составил от 5 до 10%, на фоне которого рост числа использования автомобилей населением стабильно увеличивался. За период 2005—2013 гг. количество автомобилей на тысячу человек в странах ЦВЕ выросло в полтора раза, приблизившись к показателям стран Западной Европы. Наиболее высокие показатели были зафиксированы у Словении и Польши — более 500 автомобилей, в Чехии — около 470, в Словакии и Венгрии — больше 300 машин на тысячу человек; наименьший показатель в Румынии — приблизительно 235. В то же время в Германии приходится в среднем 540 автомобилей на тысячу человек населения, а в России чуть более 260 [28].

По сравнению со странами Западной Европы уровень заработной платы в странах ЦВЕ значительно ниже. Так, на момент выхода мировых автогигантов на рынок данного региона в 2004 г. средняя заработная плата в ЦВЕ составляла 7,6 евро в час, тогда как на Западе — около 30 евро. К 2014 году ситуация не претерпела серьезных изменений: в странах Центральной и Восточной Европы средняя заработная плата достигла 9 евро, а во Франции и Германии выросла до 31 и 34 евро соответственно [26]. Вместе с тем в странах ЦВЕ в 2012 г. на тысячу жителей в возрасте от 20 до 29 лет приходилось около 18 выпускников технических специальностей, что несколько выше аналогичного показателя в Германии. Отметим, что в 2001 г. данный показатель для стран ЦВЕ составлял 6,25 выпускников.

Автомобильная промышленность играет весьма значимую роль в экономике стран ЦВЕ; это подтверждают показатели доли автоиндустрии в ВВП. Так, в 2013 г. около 25% ВВП приходилось на автомобильное производство в Словакии (что выше показателя предкризисного 2007 г. на 7,7%); при этом объем производства достиг 21 млрд евро (рис. 3). Аналогичные показатели для Чехии и Венгрии составляют соответственно 20% и 18%. При этом стоит отметить, что количество произведенных автомобилей за указанный период в Чехии выросло на 35%, а в Венгрии сократилось на 22%, однако доля отрасли в ВВП в обеих странах увеличилась.



**Рис. 3.** Доля автомобильной промышленности в ВВП стран ЦВЕ (%)

Источник: составлено авторами по данным [26].

Чехия является лидером по объему производства автомобилей среди стран ЦВЕ, который в 2013 г. достиг 31,4 млрд евро. В Польше с объемом производства 26,4 млрд евро, доля в ВВП составляет всего 6,7%; при этом она практически не изменилась за последние семь лет. В Словении и Румынии доля автомобильной промышленности в ВВП самая низкая в регионе — 5,7% и 6,7% соответственно. Объем производства Словении в денежном выражении за последние годы не изменился, а в Румынии вырос практически в 2 раза — до 11,3 млрд евро. Для сравнения: во Франции и Германии доля автомобильной промышленности ВВП по данным 2013 г. составляла 2,7 и 10,9%, а объемы производства были значительно больше, чем в ЦВЕ, — 57,4 и 307,1 млрд евро соответственно.

С начала 2000 г. наблюдался быстрый прирост добавленной стоимости в автомобилестроении стран ЦВЕ: к 2005 г. этот показатель практически удвоился, достигнув 9,3 млрд евро [14. С. 11]. Во время мирового финансово-экономического кризиса произошло падение объемов добавленной стоимости в автомобилестроении ЦВЕ на 17%; однако в послекризисный период этот показатель возобновил свой рост. В 2001 году был достигнут исторический максимум в 17,5 млрд евро. Наибольшая доля добавленной стоимости в автомобильной промышленности в общем производстве стран по данным 2012 г. приходится на Словакию — 20%, Чехию — 17,1%, Венгрию и Румынию — по 14% [26].

Выше мы отмечали, что уровень заработной платы в странах ЦВЕ значительно ниже, чем в странах Западной Европы. Стремительный рост мощностей автомобильных производственных площадок обеспечил повышение уровня занятости населения, а впоследствии — и повышение уровня экономического развития, особенно в регионах с изначально высокими показателями безработицы. В целом по региону в сфере автоиндустрии задействовано более полумиллиона человек; при этом максимальное количество занятых (130—150 тыс.) приходится на Польшу, Чехию и Румынию. Доля сотрудников автомобильной промышленности в общей занятости населения составляет от 1 до 3%, с учетом доли промышленности в ВВП региона около 12% [26]. Следует также указать на достаточно высокие показатели производительности труда в рассматриваемой сфере.

### Стратегии выхода зарубежных автопроизводителей на рынки стран ЦВЕ

Ключевым фактором развития автомобильной промышленности стран ЦВЕ стали мощные притоки ПИИ в отрасль, которые осуществлялись в различных формах: посредством слияний и приобретений (СиП) существующих компаний-производителей зарубежными OEM, образования совместных предприятий (СП) на базе уже действующих «браунфилд», а также строительства новых заводов, так называемые «гринфилд» инвестиции, или инвестиции «с нуля». Первоначально иностранные инвестиции направлялись на модернизацию имеющихся мощностей, реорганизацию производственных процессов с последующим увеличением мощностей и инициированием создания локальной базы поставщиков. Доля ПИИ в автоиндустрии региона составила 10—15% в общем объеме иностранных инвестиций в промышленность стран ЦВЕ в 2000 г. [8. С. 25].

Первоначально (после распада социалистической системы хозяйствования) западноевропейские автопроизводители при выходе на рынки ЦВЕ широко использовали создание совместных предприятий с уже действующими производителями [9]. Такой стратегии последовали немецкая Volkswagen Group [1], французская Renault и итальянская Fiat (табл. 2).

Таблица 2

#### Формы инвестиций зарубежных автопроизводителей при выходе на рынки стран ЦВЕ

Инвестор	Принимающая страна/компания	Тип/форма инвестиций	Стоимость	Год
Volkswagen Group	Млада-Болеслав, Чехия / SkodaAuto A.S.	СП, «браунфилд» (приобретение 31% Skoda)	620 млн немецких марок	1991
		СП, «браунфилд» (приобретение 39% Skoda)	1,4 млрд немецких марок	1995
		СП, «браунфилд» (приобретение 30% Skoda)	12,3 млрд чешских крон	2000
Daewoo	Правительство Польши / FSO	СП, «браунфилд» (приобретение 70% акций FSO)	20 млн долл. и обещание далее инвестировать более 1,2 млрд долл. К 2001 г. Объем инвестиций достиг 1,5 млрд долл.	1995
УкрАвто	Правительство Польши / FSO	СП, «браунфилд» (20,36% акций FSO)	31 долл. США, с учетом погашения долгов компании	2004
		СП, «браунфилд» (64% акций FSO)	Погашение долга FSO 180 млн долл. перед банками	2005
Fiat Group	Тыхы, Польша / FSM	СиП (приобретение 90% акций FSM)	261 млн долл. Объем инвестиций с 1993 по 2003 г. Составил 1,8 млрд долл.	1993
Renult	Ново Место, Словения / IMV Holding, Revoz	СП, «браунфилд» (приобретение 54% акций IMV Holding, Revoz)	71 млн евро	1991
		СП, «браунфилд» (приобретение 12,68% акций IMV Holding, Revoz)	н/д	2001
		СП, «браунфилд» (приобретение 33,32% акций IMV Holding, Revoz)	360 млн евро	2004
Renult	Питешти, Румыния / Dacia	СП, «браунфилд» (приобретение 51% акций Dacia)	50 млн долл., с планом инвестиций в 220 млн долл.	1998
		СП, «браунфилд» (приобретение 48,3% акций Dacia)	н/д	2004
General Motors — Opel	Сентготхард, Венгрия / Raba	СП, «гринфилд» (приобретение 2/3 акций Raba)	250 млн немецких марок	1991
General Motors — Opel	Гливица, Польша	«гринфилд»	более 700 млн евро	1998

Инвестор	Принимающая страна/компания	Тип/форма инвестиций	Стоимость	Год
Suzuki	Эстергом, Венгрия / Autóközszern Corporation	СИП, «гринфилд» (приобретение 40% Autóközszern Corporation)	220 млн долл.	1991
VW group — Audi AG	Дьер, Венгрия / Opel	«гринфилд»	100 млн евро. Объем инвестиций с 1993 по 2007 г. Составил 3,3 млрд долл.	1993
TPCA	Колин-Овчари, Чехия	СП, «гринфилд» (PSA Peugeot Citroën и Toyota)	1,5 млрд долл.	2002
PSA Peugeot Citroën	Трнава, Словакия / PSA Trnava Plant	«гринфилд»	700 млн евро	2003
Hyundai Kia Automotive Group	Жилинаб Словакия / Kia Motors Slovakia	«гринфилд»	1 млрд евро	2004
Hyundai Kia Automotive Group	Ношовице, Чехия / HMMС	«гринфилд»	1,12 млрд евро	2005
Daimler	Кечкемет, Венгрия / Mercedes-Benz	«гринфилд»	800 млн евро	2009
Ford	Крайова, Румыния / Daewoo Motors	СИП, «браунфилд» (приобретение 72,4% у правительства Румынии)	57 млн евро, и инвестировало в модернизацию производства 800 млн евро	2008

Источник: составлено авторами на основе [8. С. 41; 15; 14].

Дадим некоторые комментарии по представленной таблице. Volkswagen Group одной из первых вышла на рынок ЦВЕ в результате приобретения в 1991 г. активов в размере 30% SKODA AUTO A.S, расположенной в городе Млада-Болеслав неподалеку от Праги. К 2000 году VW стал материнской компанией с долей контролируемого капитала в 100%, получив, таким образом, в подчинение заводы SKODA AUTO Slovensko, на которых еще до распада Чехословакии осуществлялась окончательная сборка автомобилей Шкода.

Компания Renault начала свою экспансию в ЦВЕ сразу в двух странах — Словении и Румынии. Первоначально в 1991 г. Renault стала крупнейшим акционером компании Revoz (Словения), а в 2004 г. ее единственным владельцем. В 1999 г. с целью создания собственного центра разработки автомобилей в Центральной и Восточной Европе Renault приобрела румынского автопроизводителя Dacia.

В 1993 году итальянская Fiat Group за 261 млн долл. приобрела польский автомобильный завод FSM (Fabryka Samochodów Małolitrażowych) в городе Тыхы, впоследствии переименовав его в Fiat Auto Poland. Другой завод Fiat Auto Poland в Бельско Бяло в 2002 г. стал совместным предприятием с GM по производству дизельных двигателей.

В 1995 году южнокорейский концерн Daewoo, оценивая возможность экспорта своей продукции в Западную Европу, чтобы преодолеть тарифные барьеры и занять долю на рынке, купил контрольный пакет акций Польского завода легковых Автомобилей (FSO) с условием в течение шести лет инвестировать более 1,5 млрд долл. [18]. В начале 2000-х гг. Daewoo обанкротилась и контрольный пакет в 2005 г. перешел к «УкрАвто»; была также достигнута договоренность с GM о лицензии на производство Chevrolet Aveo. В 2011 году по окончании срока действия лицензии завод FSO был продан, сотрудники уволены, а основные цехи снесены.

Оценив по достоинству потенциал производства и дальнейшего экспорта автомобилей из стран ЦВЕ, крупнейшие мировые автопроизводители стали «вкладываться» в строительство новых заводов на данной территории, осуществляя инвестиции «с нуля».

Одним из первых инвестировать в новое производство стала американская корпорация General Motors. В 1990 году GM инвестировала в совместное предприятие Raba (Raba Railway Carriage and Machine Factory) в Сентготхарде (Венгрия) более 250 млн немецких марок с целью строительства завода по производству двигателей и автомобилей Opel. В 1992 году сошли с конвейера первые автомобили, в 1998 г. завод реструктуризировали только на выпуск двигателей, а производство Opel стартовало в Польше на новейшем заводе города Гливице, инвестиции в строительство которого составили более 700 млн евро [19].

Первой не западной компанией, вышедшей на рынок ЦВЕ, стала японская Suzuki, которая основала в 1991 г. завод в Эстергом (Венгрия), инвестировав более 220 млн долл. [20]. В 1992 г. было запущено производство; на тот момент мощности предполагали выпуск около 70 тыс. автомобилей в год, сегодня на заводе выпускается более 240 тыс. машин.

В 1993 году концерн Audi AG основал производство двигателей в Дьере (Венгрия), став впоследствии крупнейшим поставщиком двигателей для VW Group; в 1998 г. завод был дополнен сборочной линией автомобилей Audi [21].

В начале 2000-х гг. начался бурный рост «гринфилд» инвестиций в ЦВЕ со стороны крупнейших Западных и Азиатских OEM-производителей.

Самым крупным инвестиционным проектом в ЦВЕ стало создание в 2002 г. совместного предприятия TRCA — Toyota Peugeot Citroen Automobile (компаний PSA Peugeot Citroen и Toyota Motor Corporation) в индустриальной зоне Республики Чехия Колин-Овчари. Объем инвестиций составил более 1,5 млрд долл. [22]. Инвестиционные обязательства были разделены,  $\frac{2}{3}$  ложились на PSA, которая брала на себя ответственность за снабжение и объединение поставщиков, и  $\frac{1}{3}$  — на Toyota с концентрацией на исследованиях и разработках, а также производственном процессе. Производство было запущено в 2005 г. Максимальная производственная мощность составляет более 300 тыс. автомобилей в год; таких показателей удалось достичь уже в 2009 г., но после кризиса объемы снизились, а докризисный уровень не был превзойден.

Помимо совместного предприятия с Toyota концерн PSA Peugeot Citroen в 2003 г. построил завод с производственными мощностями более 200 тыс. машин в городе Трнава (Словакия). Первые автомобили сошли с конвейера в 2006 г. [23].

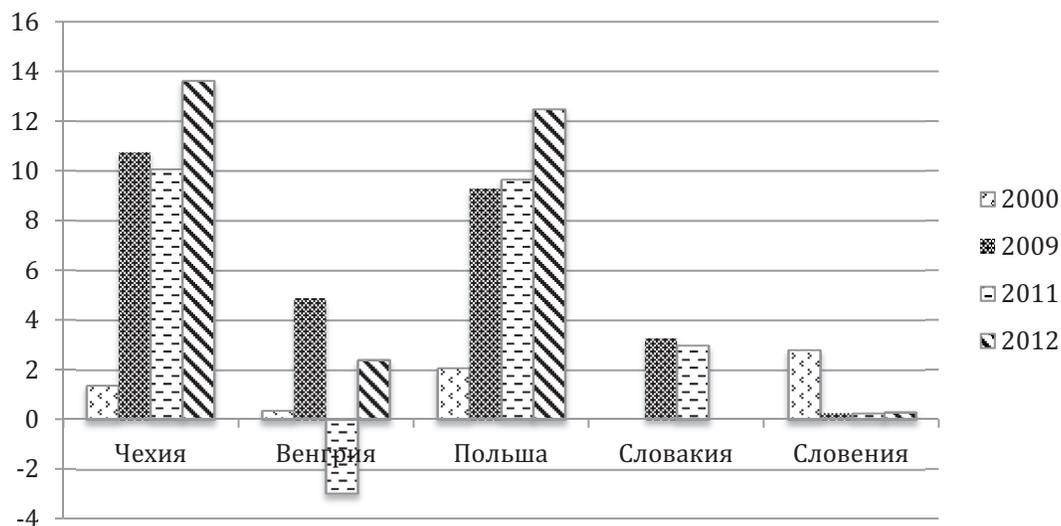
В 2004 году южнокорейская группа Hyundai Kia Automotive Group начала строительство завода Kia в Словакии [24], а в 2005 г. — завода Hyundai в Чехии [25]. Объем инвестиций в каждую страну составил более 1 млрд евро. Сегодня по количеству произведенных автомобилей в год заводы Hyundai и Kia в ЦВЕ уступают только Skoda. Объем каждого производства — более 300 тыс. машин.

В самый разгар кризиса концерн Daimler начал строительство завод немецкой марки класса люкс Mercedes Benz в Венгрии. Объем «гринфилд» инвестиций составил около 800 млн евро [5]. Запустить производство удалось уже к концу 2011 г., когда европейский автомобильный рынок начал стабильно расти; в 2013 г. объем

производства вдвое превысил показатели 2012 г. В тоже время Ford выкупил у правительства Румынии акции разорившегося Daewoo и инвестировал в модернизацию производства; первые автомобили сошли с линии в 2009 г. [12]. В 2013 г. Ford произвел в Румынии около 70 тыс. автомобилей, хотя производственные мощности составляют около 300 тыс.

В связи с концепцией перехода на единообразные платформы и модули, которые составляют большую часть стоимости автомобиля, и необходимостью поставки деталей поставщиками второго уровня «точно вовремя» и согласно стандартам качества OEM и поставщики первого уровня последовательно осуществляли «гринфилд» инвестиции в построение локальной базы надежных и качественных поставщиков в ЦВЕ. Данный вопрос заслуживает отдельного исследования, поэтому мы отметим только тот факт, что с 1997 г. по 2009 г. количество ПИИ в строительство новых заводов было весьма значительно: оно достигло в Чехии 262 проекта, в Польше — 255, в Венгрии — 208, Румынии — 127, Словакии — 121 и в Словении — 23 [15. С. 20].

По объему накопленных ПИИ в автомобильную промышленность (рис. 4) лидируют Чехия и Польша, в 2012 г. объем составил 13,6 и 12,5 млн долл. соответственно [27].



**Рис. 4.** Динамика ПИИ в производство автомобилей и транспортного оборудования, млрд долл.

Источник: составлено авторами по [27; 8. С. 25].

Несмотря на достаточно большое количество уже построенных заводов (более 13), OEM постоянно заявляют о возможности дополнительного инвестирования в строительство новых заводов и расширении уже существующих на территории стран ЦВЕ. Так, в 2014 г. VW Group заявила о намерении строительства нового завода в Польше с размером инвестиций около 1,1 млрд долл. А GM, владеющая заводом Fiat, собирается инвестировать в модернизацию уже существующего завода почти 250 млн евро [13].

## **Заключение**

Проанализировав выходы зарубежных OEM на рынок стран Центральной и Восточной Европы, мы можем отметить, что на первоначальном этапе инвестиции не были значительными по своим объемам и осуществлялись посредством образования совместных предприятий на базе действующих автомобильных заводов. Это был наиболее быстрый и дешевый способ выхода на перспективный рынок. В начале 2000-х гг. ситуация несколько изменилась, экономический потенциал бывших социалистических стран вырос, и крупнейшие мировые автоконцерны стали инвестировать в строительство новых заводов, отвечающих всем стандартам качества с высокой конкурентоспособностью производимой продукции. В это время стал наблюдаться большой приток ПИИ «гринфилд».

Кризис внес свои коррективы в притоки ПИИ в автомобилестроение стран ЦВЕ. По объемам накопленных ПИИ в производство автомобилей и транспортного оборудования в докризисный период наблюдался стабильный рост, который смогли продолжить только Польша и Чехия. В Словакии и Венгрии объем ПИИ после окончания мирового финансового кризиса только падал, схожая картина наблюдалась и в производстве автомобилей данных стран.

На наш взгляд, столь масштабный приток иностранных инвестиций объясняется не только благоприятными экономическими факторами, сложившимися в регионе, но также и активным участием правительств стран региона ЦВЕ в процессе развития автомобильной индустрии. В некоторых из них была разработана эффективная промышленная политика по поддержке отрасли, включая отечественных и зарубежных инвесторов.

Способы стимулирования инвестиций включают различные меры, от «налоговых каникул» до денежных выплат за создание новых рабочих мест. К примеру, в Чехии сегодня компании-инвесторы могут покрыть до 25% своих затрат [10]. Кроме того, Европейский союз предоставляет возможность использования в ЦВЕ программ Структурных фондов ЕС, стимулирующих создание центров НИОКР, учреждение учебных центров, реализацию проектов по энергосбережению, реконструкцию зданий и др.

Как было отмечено выше, следствием экономического кризиса 2008—2009 гг. стал спад в производстве и продаже автомобилей на мировом рынке, включая страны ЦВЕ; однако уже в 2010 г. были достигнуты предкризисные уровни производства. Исключением стали только Словения и Польша.

Результатом быстрого восстановления большинства стран ЦВЕ служит не остановившаяся работа заводов, которые максимально гибко подошли к производственному процессу в данный период. Правительства стран ЦВЕ, в свою очередь, предоставили определенные льготы производителям во время кризиса и поддерживали их за счет различных инвестиционных стимулов. В частности, в Словении налог на добавленную стоимость был понижен с 20 до 8,5%, особую поддержку получали компании с высокой добавленной стоимостью.

Стоит отметить проводимую политику правительствами стран региона для защиты динамично развивающегося сектора, в удовлетворении спроса со стороны Западной Европы на автомобили с низким потреблением топлива и меньшими

выбросами вредных веществ в окружающую среду. Активно в этом направлении работают компании Hyundai—KIA, FIAT.

Оживление экономической активности в странах Западной Европы напрямую влияет на увеличение импорта автомобилей из ЦВЕ, стимулируя производство. По прогнозам глобальной маркетинговой компании J.D. Power объем производства Восточной Европы, включая Россию достигнет 10,1 млн автомобилей к 2020 г. [16].

Вследствие развития научной базы и новых технологий в странах Центральной и Восточной Европы, роста квалификации персонала, повышения уровня заработных плат будет продолжаться рост доли производства комплектующих с высокой добавленной стоимостью с постепенным перемещением деятельности с низкой добавленной стоимостью в другие страны.

### ЛИТЕРАТУРА

- [1] *Волгина Н.А.* Государственные ТНК на мировом рынке прямых иностранных инвестиций: современные тенденции // Вестник РУДН. Серия «Экономика». 2015. № 1. С. 57—71.
- [2] *Волгина Н.А., Возмилова С.С.* Особенности глобальных цепочек стоимости в автомобильной промышленности // Вестник РУДН. Серия «Экономика». 2015. № 2. С. 36—48.
- [3] *Beblavý M., Kureková L., Drahoukoupil J., Myant M., Domonkos S.* Linking labour regimes and technological innovation in Central and Eastern Europe: the case of automotive and software industries. NEUJOBS Working. No. 6.2. 2012. July. 69 p.
- [4] *Haiss P., Mahlberg B., Molling M.* The Automotive Industry in Central and Eastern Europe — Engine of Grow or Free Rider? Oxford Business&Economics Conference Program. 2009. 27 p.
- [5] *Gorondi P.* Mercedes-Benz opens new plant in Hungary. Associated Press. 2012. March. URL: <http://finance.yahoo.com/news/mercedes-benz-opens-plant-hungary-105539951.html> (дата обращения: 18.12.2015).
- [6] *Klocek M.* Automotive market in CEE — what next? Current situation and mid-term prospects. PMR Consulting. 2011. April. 7p.
- [7] *Rechnitzer J., Smahó M.* Vehicle Industry and Competitiveness of Regions in Central and Eastern Europe. Széchenyi István University, Universitas-Győr Nonprofit Ltd, Győr. 2012. 301 p.
- [8] *Radosevic S., Rozeik A.* Foreign Direct Investment and Restructuring in the Automotive Industry in Central and Eastern Europe. SSEES, University College London. 2005. March. 41 p.
- [9] *Worrall D., Donnelly T., Morris D.* Industrial Restructuring: The role of FDI, Joint Ventures, Acquisitions and Technology Transfer in Central Europe's Automotive Industry. Coventry University. 2007. 27 p.
- [10] Automotive Industry in Czech Republic. CzechInvest. 2015. 16 p.
- [11] Benchmarking the Automotive Industry in Central & Eastern Europe: Creating and Preserving Value for the Long-term. KPMG in Central & Eastern Europe. 2009. 48 p.
- [12] Ford to receive state aid from Romania. Detroit Free Press. 2009. March. URL: <http://archive.freep.com/article/20090310/BUSINESS01/90310038/Ford-receive-state-aid-from-Romania> (дата обращения: 19.12.2015).
- [13] Polish production maintains its allure. The Economist, 2014.March. URL: <http://www.eiu.com/industry/article/61642790/polish-production-maintains-its-allure/2014-03-20> (дата обращения: 17.12.2015).
- [14] The automotive sector in CEE: What's next? Analysis by the Unicredit Group new Europe Research network. 2007. 51 p.
- [15] The Central and Eastern European Automotive market. Industry overview. Ernst&Young. 2010. 92 p.
- [16] The Changing Landscape of the Global Automotive Industry. A Global Marketing Information Company jdpower.com. 2013. 15 p.

- [17] Открытый образовательный ресурс по мировой экономике TheGlobalEconomy.com. Официальный сайт. URL: [http://www.theglobaleconomy.com/indicators\\_data\\_export.php](http://www.theglobaleconomy.com/indicators_data_export.php) (дата обращения: 07.11.2015).
- [18] Официальный сайт компании FSO. URL: [http://www.fso-sa.com.pl/en-GB/fso\\_history.html](http://www.fso-sa.com.pl/en-GB/fso_history.html) (дата обращения: 18.12.2015).
- [19] Официальный сайт центра наследия General Motors. URL: [https://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/GM\\_Central\\_and\\_Eastern\\_Europe](https://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/GM_Central_and_Eastern_Europe) (дата обращения: 19.12.2015).
- [20] Официальный сайт компании Suzuki. URL: <http://www.suzuki.hu/pages/display/corporate/content/company/history> <http://www.suzuki.hu/pages/display/corporate/content/company/history> (дата обращения: 19.12.2015).
- [21] Официальный сайт Audi Hungaria Motor. URL: [https://audi.hu/en/profil/gyarbovites/hirek/reszletek/327\\_audi\\_hungaria\\_celebrates\\_start\\_of\\_production\\_in\\_new\\_automobile\\_f/](https://audi.hu/en/profil/gyarbovites/hirek/reszletek/327_audi_hungaria_celebrates_start_of_production_in_new_automobile_f/) (дата обращения: 19.12.2015).
- [22] Официальный сайт PSA Peugeot Citroën. URL: <http://www.psa-peugeot-citroen.com/en/media/press-releases/tpca-plant-czech-republic> 15 (дата обращения: 17.12.2015).
- [23] Официальный сайт PSA Peugeot Citroën Slovakia. URL: [http://www.psa-slovakia.sk/o-psa-slovakia.html?page\\_id=172](http://www.psa-slovakia.sk/o-psa-slovakia.html?page_id=172) (дата обращения: 15.12.2015).
- [24] Официальный сайт KIA. URL: <http://www.kia.com/eu/company/kia-motors-corporation/> (дата обращения: 15.12.2015).
- [25] Официальный сайт Hyundai. URL: <http://www.hyundainews.com/us/en/media/pressreleases/38894> (дата обращения: 15.12.2015).
- [26] Статистические данные Евростат. Официальный сайт. URL: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Main\\_Page](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Main_Page) (дата обращения: 19.10.2015).
- [27] Статистические данные ОЭСР. Официальный сайт. URL: [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/finance-and-investment/oecd-international-direct-investment-statistics-2014\\_idis-2014-en#page193](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/finance-and-investment/oecd-international-direct-investment-statistics-2014_idis-2014-en#page193) (дата обращения: 15.11.2015).
- [28] Статистические данные международной организации производителей автомобилей. Официальный сайт. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 13.11.2015).
- [29] Статистические данные ЮНКТАД. Официальный сайт. URL: <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx> (дата обращения: 15.10.2015).

## **AUTOMOTIVE INDUSTRY IN CENTRAL AND EAST EUROPEAN COUNTRIES: MODERN DEVELOPMENT TRENDS**

**S.S. Vozmilova, N.A. Volgina**

Peoples' Friendship University of Russia  
*Miklukho-Maklaya str., 6, Moscow, Russia, 117198*

In recent years we can observe the dramatic development of the automotive industry in Central and Eastern European countries (CEE). During the period of 2000—2014 the share of CEE countries in the world auto production rose from 1.8% to 5%, and in European production — from 5% to 20% correspondingly. Foreign investment became the main driver of this growth; and the key motives for the process were not only favourable economic factors (production capacity held from Soviet times, relatively low wages of workers compared with their relatively high technical professional skills, good geographical location), but also effective industrial policy by CEE governments. Foreign investors,

including Volkswagen, Renault, Peugeot-Citroen, Fiat, GM, Ford, Toyota, Hyundai-KIA, Suzuki, used different methods to enter CEE market — from brownfield investment and M&A to greenfield investment. The authors came to the conclusion that the main feature of the automotive sector in CEE became its export-oriented character, and key development trend — the building-up of value added chains in CEE countries, location of assembly plants (Czech Republic and Slovak Republic are the leaders), and later — suppliers of various levels.

**Key words:** automotive production, central and Eastern European countries (CEE), OEM — original equipment manufactures, foreign direct investment (FDI), greenfield investment, brownfield investment, mergers and acquisitions (M&A), value-added chains, assembly plants, auto suppliers

## REFERENCES

- [1] Volgina N.A. Gosudarstvennye TNK na mirovom rynke pryamykh inostrannykh investitsiy: sovremenyne tendentsii, [State TNCs in the world market of FDI: modern trends]. Vestnik RUDN. Seriya Ekomika [Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series: Economics], 2015, no 1, pp. 57—71.
- [2] Volgina N.A., Vozmilova S.S. Osobennosti globalnykh tsepochek stoimosti v avtomobilnoy promyshlennosti [Global value chains in the automotive industry: modern trends]. Vestnik RUDN. Seriya Ekomika [Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series: Economics], 2015, no 2, pp. 36—48.
- [3] Beblavý M., Kureková L., Drahokoupil J., Myant M., Domonkos S. Linking labour regimes and technological innovation in Central and Eastern Europe: the case of automotive and software industries. NEUJOBS. Working Paper No. 6.2. 2012. July. 69 p.
- [4] Haiss P., Mahlberg B., Molling M. The Automotive Industry in Central and Eastern Europe — Engine of Grow or Free Rider? Oxford Business&Economics Conference Program. 2009. 27 p.
- [5] Gorondi P. Mercedes-Benz opens new plant in Hungary. Associated Press. 2012. March. Available at: <http://finance.yahoo.com/news/mercedes-benz-opens-plant-hungary-105539951.html> (accessed: 18.12.2015).
- [6] Klocek M. Automotive market in CEE — what next? Current situation and mid-term prospects. PMR Consulting. 2011. April. 7p.
- [7] Rechnitzer J., Smahó M., Vehicle Industry and Competitiveness of Regions in Central and Eastern Europe. Széchenyi István University, Universitas-Győr Nonprofit Ltd. Győr. 2012. 301 p.
- [8] Radosevic S., Rozeik A., Foreign Direct Investment and Restructuring in the Automotive Industry in Central and Eastern Europe. SSEES, University College London. 2005. March. 41 p.
- [9] Worrall D., Donnelly T., Morris D. Industrial Restructuring: The role of FDI, Joint Ventures, Acquisitions and Technology Transfer in Central Europe's Automotive Industry, Coventry University. 2007. 27 p.
- [10] Automotive Industry in Czech Republic. CzechInvest. 2015. 16 p.
- [11] Benchmarking the Automotive Industry in Central & Eastern Europe: Creating and Preserving Value for the Long-term. KPMG in Central & Eastern Europe. 2009. 48 p.
- [12] Polish production maintains its allure. The Economist. 2014. March. Available at: <http://www.eiu.com/industry/article/61642790/polish-production-maintains-its-allure/2014-03-20> (accessed: 17.12.2015).
- [13] The automotive sector in CEE: What's next? Analysis by the Unicredit Group new Europe Research network. 2007. 51 p.
- [14] Ford to receive state aid from Romania. Detroit Free Press. 2009. March. Available at: <http://archive.freep.com/article/20090310/BUSINESS01/90310038/Ford-receive-state-aid-from-Romania> (accessed: 19.12.2015).
- [15] The Central and Eastern European Automotive market. Industry overview. Ernst&Young. 2010. 92 p.
- [16] The Changing Landscape of the Global Automotive Industry. A Global Marketing Information Company jdpower.com. 2013. 15 p.

- [17] Otkryty obrazovatelny resurs po mirovoy ekonomike TheGlobalEconomy.com [Open educational resource on the World Economy TheGlobalEconomy.com] Official website. Available at: [http://www.theglobaleconomy.com/indicators\\_data\\_export.php](http://www.theglobaleconomy.com/indicators_data_export.php) (accessed: 07.11.2015).
- [18] FSO. Official website. Available at: [http://www.fso-sa.com.pl/en-GB/fso\\_history.html](http://www.fso-sa.com.pl/en-GB/fso_history.html) (accessed: 18.12.2015).
- [19] Heritage Center of General Motors. Official website. Available at: [https://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/GM\\_Central\\_and\\_Eastern\\_Europe](https://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/GM_Central_and_Eastern_Europe) (accessed: 19.12.2015).
- [20] Suzuki. Official website. Available at: <http://www.suzuki.hu/pages/display/corporate/content/company/history> <http://www.suzuki.hu/pages/display/corporate/content/company/history> (accessed: 19.12.2015).
- [21] Audi Hungaria Motor. Official website. Available at: [https://audi.hu/en/profil/gyarbovites/hirek/reszletek/327\\_audi\\_hungaria\\_celebrates\\_start\\_of\\_production\\_in\\_new\\_automobile\\_f/](https://audi.hu/en/profil/gyarbovites/hirek/reszletek/327_audi_hungaria_celebrates_start_of_production_in_new_automobile_f/) (accessed: 19.12.2015).
- [22] PSA Peugeot Citroën. Official website. Available at: <http://www.psa-peugeot-citroen.com/en/media/press-releases/tpca-plant-czech-republic> 15 (accessed: 17.12.2015).
- [23] PSA Peugeot Citroën Slovakia. Official website. Available at: [http://www.psa-slovakia.sk/o-psa-slovakia.html?page\\_id=172](http://www.psa-slovakia.sk/o-psa-slovakia.html?page_id=172) (accessed: 15.12.2015).
- [24] KIA. Official website. Available at: <http://www.kia.com/eu/company/kia-motors-corporation/> (accessed: 15.12.2015).
- [25] Hyundai. Official website. Available at: <http://www.hyundainews.com/us/en/media/pressreleases/38894> accessed: 15.12.2015).
- [26] Statisticheskie dannye Evrostat [Statistical data Eurostat]. Official website. Available at: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Main\\_Page](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Main_Page) (accessed: 19.10.2015).
- [27] Statisticheskie dannye OESR [Statistical data OECD]. Official website. Available at: [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/finance-and-investment/oecd-international-direct-investment-statistics-2014\\_idis-2014-en#page193](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/finance-and-investment/oecd-international-direct-investment-statistics-2014_idis-2014-en#page193) (accessed: 15.11.2015).
- [28] Statisticheskie dannye mezhdunarodnoy organizacii proizvoditeley avtomobiley [Statistical data The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers data]. Official website. Available at: <http://www.oica.net/category/production-statistics/> (accessed: 13.11.2015).
- [29] Statisticheskie dannye UNKTAD [Statistical data UNKTAD]. Official website. Available at: <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx> (accessed: 15.10.2015).