УДК 339.94

ТРАНСФОРМАЦІЯ ГЛОБАЛЬНОГО ЛАНЦЮГА СТВОРЕННЯ ВАРТОСТІ АВТОМОБІЛЬНИХ ТНК ФРН

Глущевська А. С., аспірант ІІ р. н., Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка, м. Київ

Глущевська А. С. Трансформація глобального ланцюга створення вартості автомобільних ТНК ФРН.

Стаття присвячена вивченню якісних та кількісних параметрів реконфігурації системи міжнародного виробництва транснаціональних корпорацій автомобільної промисловості Німеччини протягом останніх двадцяти років. Доведено, що глибокі структурні зрушення в автомобільній промисловості позитивно корелюють із сталим економічним зростанням національного господарства ФРН. Проведений структурний аналіз автомобільної галузі Німеччини засвідчив факт її логічної й надорганізованої архітектури та високої конкурентоспроможності кожного окремого елемента у міжнародному вимірі. Автор називає інтернаціоналізацію діяльності ТНК одним із найголовніших факторів посилення внутрікорпораційних функціональних зв'язків та розширення міжнародного виробництва. Економічна глобалізація сприяла становленню такої конфігурації глобального ланцюга створення вартості, що вже у 2010 році виробництво транспортних засобів на теренах приймаючих країн перевищило аналогічний показник національного виробництва Німеччини. Тенденція до переміщення виробничих потужностей за кордон сприяла значній географічній дисперсії автомобільних ТНК ФРН. Так, основними напрямами прямого капіталовкладення транснаціональних корпорацій автомобільної галузі Німеччини стали країни Європейського Союзу, члени зони вільної торгівлі НАФТА, і Китай. Проведений аналіз засвідчив стрімкі темпи зростання потужностей виробництва у таких країнах, як Індія, Мексика та Китай. Дослідивши ретроспективу та динаміку розвитку кластера Volkswagen AG у мексиканському штаті Пуебла, автор приходить до висновку, що всеохоплюючі процеси транснаціоналізації глобальної автомобільної промисловості в цілому та зарубіжна експансія Volkswagen AG в окремому випадку у повній мірі розкриває виробничий потенціал транснаціональних корпорацій та справляє позитивний вплив на економічне зростання приймаючої країни в контексті процесів національного капіталоутворення, передачі технологій та розвитку людських ресурсів.

Глущевская А.С. Трансформация глобальной цепочки создания стоимости автомобильных ТНК ФРГ.

Статья посвящена изучению качественных и количественных параметров реконфигурации системы международного производства транснациональных корпораций автомобильной промышленности Германии в течение последних двадцати лет. Доказано, что глубокие структурные сдвиги в автомобильной промышленности положительно коррелируют с устойчивым экономическим развитием национального хозяйства ФРГ. Проведенный структурный анализ автомобильной отрасли Германии свидетельствует факт ее логической и надорганизованой архитектуры и высокой конкурентоспособности каждого отдельного элемента в международном измерении. Автор называет интернационализацию деятельности ТНК одним из главных факторов усиления внутрикорпорационных функциональных связей и расширения международного производства. Экономическая глобализация способствовала становлению такой конфигурации глобальной цепочки создания стоимости, что уже в 2010 году производство транспортных средств на территории принимающих стран превысило аналогичный показатель национального производства Германии. Тенденция к перемещению производственных мощностей за границу способствовала значительной географической дисперсии автомобильных ТНК ФРГ. Так, основными направлениями прямого капиталовложения транснациональных корпораций автомобильной отрасли Германии стали страны Европейского Союза, члены зоны свободной торговли НАФТА, и Китай. Проведенный анализ свидетельствует про стремительные темпы роста производственных мощностей в таких странах, как Индия, Мексика и Китай. Исследовав ретроспективу и динамику развития кластера Volkswagen AG в мексиканском штате Пуэбла, автор приходит к выводу, что комплексные процессы транснационализации мировой автомобильной промышленности в целом и зарубежная экспансия Volkswagen AG в частном случае в полной мере раскрывает производственный потенциал транснациональных корпораций и оказывает положительное влияние на экономический рост принимающей страны в контексте процессов национального капиталообразования, передачи технологий и развития человеческих ресурсов.

Glushchevska A. Transformation of the global value chain of automobile TNCs of Germany.

This article is devoted to the study of qualitative and quantitative parameters of the reconfiguration of the international system of transnational corporations of automotive industry in Germany during the last twenty years. It is shown that deep structural changes in the automotive industry are positively correlated with sustainable economic growth of the national economy of Germany. Conducted structural analysis of the automotive industry in Germany

© Глущевська А.С. , 2013
© Glushchevska A., 2013

proved the fact of its logical and well organized architecture and a high level of competitiveness of each element in the international context. The author calls the internationalization of TNCs to be one of the major factors that lead to increase of intra-corporate functional relationships and international production. Economic globalization has contributed to the establishment of the configuration of global value chain. In 2010 production of the vehicles in the host country surpassed the level of national production. The trend to move production facilities abroad facilitated the geographic dispersion of German automotive multinationals. Thus, the key areas of direct investment of transnational corporation's automotive industry in Germany were the European Union, members of the Free Trade NAFTA and China. The analysis has shown rapid growth capacities in countries such as India, Mexico and China. Exploring the retrospective and the dynamics of the cluster of Volkswagen AG in the Mexican state of Puebla, the author makes a conclusions that a comprehensive process of transnationalisation of the global automotive industry in general and a foreign expansion of Volkswagen AG in the particular case fully expose revealing production capacity of transnational corporations and also has a positive impact on economic growth of the host country in the context of domestic capital formation, technology transfer and human resource development.

Постановка проблеми. За останні два десятиліття глобальна автомобільна промисловість зазнала значних змін. Економічна глобалізація та інтернаціоналізація світового господарства та міжнародних економічних відносин значною мірою вплинули на розмах та масштаби діяльності «Великої трійки» транснаціональних корпорацій автомобільної галузі Німеччини. Суттєвої модифікації зазнала також і структура їх міжнародного виробництва, особливо параметр географічної конфігурації. Необхідність інтеграції та диференціації знань щодо передумов, причин та головних детермінантів трансформації глобального ланцюга створення вартості ТНК ФРН автомобільної галузі становить значний науковий інтерес та велику практичну цінність, оскільки активна експансіоністська позиція та система розгалуженого міжнародного виробництва вищевказаних корпорацій справляє значний вплив на економіку приймаючих країн та світове господарство в цілому.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичним та практичним аспектам діяльності транснаціональних корпорацій присвячені численні публікації провідного науковця у галузі міжнародних фінансів професора Рогача О.І. Так, у роботі «Міжнародні інвестиції» автор зазначає, що саме ТНК є головними організаторами та координаторами міжнародного виробництва. Основними параметрами міжнародної виробничої системи Рогач О.І. називає управління, глобальний ланцюг створення вартості та географічну конфігурацію (диверсифікацію), і відзначає, що новою тенденцією останніх 10-15 років є географічна дисперсія не тільки виробництва, а й інших сегментів глобального ланцюга створення вартості (обслуговування бізнесу, підтримувальні функції, НДДКР). Крім того, дослідник вказує на ще одну важливу рису сучасної системи міжнародного виробництва ТНК – прискорення темпів зміни місць дислокації окремих структурних сегментів та зростання мобільності транснаціональної діяльності корпорацій (за умови втрати переваг розміщення транснаціональні корпорації переносять операції в інші місця) [1, с. 38-42].

Виокремлення головних детермінантів трансформації системи міжнародного виробництва транснаціональних корпорацій автомобільної галузі вимагає чіткої класифікації її основних економічних суб'єктів. Так, група дослідників сучасних тенденцій та особливостей процесів транснаціоналізації світової автомобільної промисловості виокремили наступні категорії корпорацій, що беруть активну участь у міжнародних економічних відносинах:

- Виробники комплексного обладнання (Original parts manufacturers - OEM), що контролюють майже 80% загальносвітового виробництва транспортних засобів і справляють істотний вплив на кон'юнктуру глобальної автомобільної промисловості (General Motors Corp., Ford Motor Co., Daimler AG, Volkswagen AG,);
- Модульні виробники (Tier 1) є безпосередніми постачальниками комплексних систем для складальників автомобілів на основі міжфірмових контрактів. Це, як правило, виробники електронних систем обслуговування автомобіля або деталей його внутрішнього інтер'єру (Continental AG, Robert Bosch GmbH, Delphi Corporation, Johnson Controls, Michelin Group, Lisa Draxlmaier, Valeo, BOS Automotive, Valvetek, Johnson Controls, Sumitomo Electric Industries Ltd);
- Виробники окремих компонентів (Tier 2) займаються виготовленням окремих складових комплексних систем для виробників Tier 1(Coficab та ContiTech AG);
- Постачальники деталей та стандартизованих компонентів (Tier 3) - це, в основному, невеликі місцеві компанії, що не займаються виробництвом специфічної продукції , а виготовляють окремі деталі для широкого вжитку - елементи з текстилю, металу, пластмаси тощо (SPUMOTIM, Nefer Prod, Interpart) [2, с. 402].

Особливостям розвитку автомобільної промисловості ФРН присвячено чимало публікацій Об'єднання німецьких автовиробників (VDA). Так, наприклад, у традиційному щорічному звіті (за 2011рік) було проведено та подано у детальний аналіз та градація мотивів прямого іноземного інвестування автомобільних ТНК як механізму розширення міжнародного виробництва. Головними чинниками зарубіжної експансії корпорацій аналітики називають такі особливості ринку приймаючих країн (за спаданням): географічна наближеність до потенційного ринку збуту, рівень розвитку та обсяг ринку, схильність споживача до споживання іноземної продукції, рівень видатків на виробництво продукції, вартість робочої сили, співробітництво з місцевими підприємствами [3, с. 40]. Інша публікація Об'єднання присвячена зовнішньоекономічній діяльності автомобільних підприємств Німеччини, зокрема існуючим зарубіжним активам ТНК ФРН та їх географічній диверсифікації. На основі проведеного дослідження аналітики прийшли до висновку, що традиційно регіоном з

найбільшою кількістю приймаючих країн є Європейський Союз, однак стратегічним місцем дислокації виробничих потужностей називають Азію та Латинську Америку. Динамічна розбудова глобального ланцюга створення вартості припадає на такі локації, як Китай, Індія та Мексика [4, с.10-13].

Підтверджує дану тезу і викладач Гарвардської бізнес-школи Джеффрі Джонс. У своєму дослідженні " Multinational strategies and developing countries in historical perspective " він приходить до висновку, що на сучасному етапі розвитку світової економіки найбільш вигідним для транснаціональних корпорацій капіталовкладенням є пряме іноземне інвестування в країни з надшвидким економічним зростанням – регіон Азії та Латинської Америки, причому це твердження стосується будь-якої галузі промисловості та, відповідно, спеціалізації ТНК. [5, с.45].

Дослідженню перспектив розвитку німецької автомобільної промисловості присвячене дослідження Німецького банку. На думку автора, Е. Хеймана, закордонне виробництво ТНК ФРН автомобільної галузі збільшує локальний збут виготовленої продукції в приймаючій країні. Позитивну кореляцію між цими двома факторами дослідник пояснює психологічними факторами (такі продукти частіше споживаються місцевими споживачами, вони краще адаптовані до місцевого ринку), та економічними – як правило, переваги у зниженні собівартості продукції, підвищенні її конкурентоспроможності на місцевому ринку передбачають виконання вимог щодо вмісту (продукція має містити певну частку компонентів, виготовлених місцевими національними виробниками). Окрім того, таке впроваджене на теренах іншої країни виробництво дає можливість доступу автомобільних корпорацій ФРН до «закритих ринків» та експорту до третьої країни за посередництва приймаючої [6, с.5].

Мета статті. Головною метою статті є визначення основних детермінантів трансформації глобального ланцюга створення вартості ТНК ФРН автомобільної галузі, визначення кількісних та якісних параметрів модифікації системи міжнародного виробництва.

Викладення основного матеріалу. Головним локомотивом економічного розвитку ФРН можна по праву назвати автомобільну промисловість – у 2011 році 20% загального обсягу продукції обробної промисловості припадала на сферу виробництва транспортних засобів (в середині 90-х рр. XX ст. цей показник становив 12-13%). Враховуючи високий мультиплікативний ефект даної галузі (показник у 2,2) та стабільно позитивну динаміку автомобільної промисловості (товарообіг обсягом у 351 млрд. євро в 2011 році, +11%), неодмінно слід очікувати позитивні економічні ефекти для всіх сфер національного господарства: первинного, вторинного та третинного сектору економіки та загальне підвищення рівня добробуту Німеччини. Протягом 2011 року в автомобільній індустрії ФРН відбулось фактичне зростання кількості робочих місць до 719,5 тис. робітників, тобто майже на 18 тис. посад (+ 2,6%) [3, с. 14-16]. Варто зазначити, що одне створене робоче місце у сфері виробництва транспортних засобів означає автоматичне створення до 10 робочих місць у суміжних галузях [7, с. 12-14], оскільки сучасний автомобіль складається в середньому майже з 10 тис., а іноді й із 12,5 тис. різноманітних деталей (для порівняння: у 1988 році Volkswagen Golf складався з 6,85 тис. комплектуючих) [8, с. 16].

Виробництво автомобілів – комплексний високотехнологічний процес, до якого залучено велику кількість економічних акторів різних галузей промисловості. Окрім повнофазових виробників транспортних засобів – транснаціональних корпорацій Volkswagen AG, Daimler, BMW Group, якісна структура автомобільної промисловості Німеччини на початку XXI століття була представлена наступними суб'єктами господарювання: 40 постачальників систем та модулів для транспортних засобів рівня Tier-1, в структурі яких працювало майже 5 тис. робітників; 250 постачальників спеціалізованого спектру продукції рівня Tier-2 нараховувало більше півтисячі зайнятих;1400 постачальників рівня Tier-3 та Tier-n мали у своєму штаті менше за 500 робітників.

Таблиця 1 - Обсяг щорічних прибутків та рівень зайнятості серед найкрупніших виробників комплексного обладнання (OEM) та постачальників рівня Tier-1, 2009 рік

	Щорічний обсяг прибутків, млрд. євро	Частка на ринку окремих компонентів в автомобільній промисловості ФРН, %	Кількість зайнятих у виробництві, тис. чол.
Виробники комплексного обладнання			
Volkswagen-Konzern	135,027		424,78
Daimler	78,924		258,628
BMW	50,681		96,207
Постачальники			
Robert Bosch	30,261	57	270,687
Continental	26,483	95	134,434
ThyssenKrupp	11,305	20	187,495
ZF	11,23	86	60,48
BASF	6,968	10	104,779
Schaeffler	6,104	60	61,0
Mahle	5,277	98	43,489

Джерело: [8, с. 17].

Показово, що ще 5 років тому із усіх 2000 підприємств-постачальників на теренах ФРН 208 мали більш ніж 100 млн. євро щорічного прибутку, і 700 – більше 10 млн. євро, а п'ять німецьких постачальників рівня Tier-1 (Bosch, Continental, ThyssenKrupp, ZF та BASF) вже входили до складу 20 найбільших постачальників світу.

Отже, стале економічне зростання автомобільної промисловості Німеччини ґрунтується на п'яти факторах: 1) завоювання та утримання німецькими автомобілями власної ринкової ніші; 2) зарубіжна експансія ТНК ФРН, через яку іноземні канали з виробництва та продажу автомобілів трансформувались у ланку глобального ланцюга створення вартості; 3) корпоративна реструктуризація, що пов'язала централізовану стратегію та децентралізацію виробництва; 4) розробка та впровадження інноваційного виробничого процесу, який поєднав японську технологію виробництва за участю субпідрядників, американські принципи стандартизації та німецьку якість; 5) глобальний поділ праці та управління людськими ресурсами [9, с. 34].

Дійсно, стрімке нарощення економічної потужності та завоювання провідних позицій у глобальній автомобільній промисловості ТНК ФРН можна пояснити їх активною участю у процесах економічної глобалізації й вмілим застосуванням тактик і стратегій зарубіжної експансії німецькими виробниками транспортних засобів усіх сегментів та рівнів.

Так, протягом 2011 року майже дві третини загального обсягу товарообігу – а це 4,5 млн. авто, тобто 77% вітчизняних автомобілів – був здійснений на міжнародному ринку (до 1996 року сума прибутків, виручена на національному ринку, не перевищувала обсяг доходів від продажу автомобілів за кордоном). Цікаво, що для виготовлення вищевказаних автомобілів застосовуються імпортні запасні частини та фурнітура для транспортних засобів обсяг ввезення яких збільшився на 14% з 32 млрд. євро у 2010 році до 36,2 млрд. євро у 2011[3, с. 46].

Прагнення до зниження собівартості продукції та посилення конкурентної боротьби на міжнародному ринку стали головним мотивом інтернаціоналізації виробництва автомобільних ТНК ФРН. Станом на 2011 рік, провідні корпорації автомобільної галузі Німеччини володіли понад 2000 заводами та цехами у більш ніж 70 країн світу (у 2010 році цей показник сягав 1700 точок). За підрахунками спеціалістів, протягом 1990- 2004 років відбулось небачене зростання кількості зарубіжних філій ТНК ФРН – на 170% із подальшим збільшенням зарубіжних потужностей на 60%.

У 2010 році вперше виробництво автомобілів на закордонних філіях обсягом у 6 млн. шт. перевищило аналогічні показники німецьких підприємств (в країні було виготовлено 5,6 млн. транспортних засобів). Дані 2011 року закріпили та продовжили тренд: 7 млн. проти 5,9 млн. транспортних засобів [3, с.46]. Таким чином, зарубіжна діяльність ТНК ФРН автомобільної галузі характеризується більш високою активністю і демонструє зростання у 120%.

Рис. 1 Система міжнародного виробництва автомобілів корпораціями Німеччини станом на 2008 рік, шт. транспортних засобів. [8, с. 19].

Географічна конфігурація системи міжнародного виробництва автомобільних ТНК Німеччини має наступний вигляд: 1) виробники комплексного обладнання, постачальники деталей та компонентів ФРН здійснюють активну виробничу діяльність у 72 країнах; 2)виготовлення автомобілів німецькими транснаціональними корпораціями здійснюється у 42 країнах світу, 7 з яких стали приймаючими ще до 2004

року. Це 149 монтажних цехів та заводів з виробництва транспортних засобів ; 3) в 11 країнах світу знаходиться 16 монтажних цехів та заводів з виробництва причепів, кузовів та контейнерів; 4) Виробники запасних частин та фурнітури для транспортних засобів сконцентровані у 1557 цехах та ліцензіатах із 64 країни світу [4, с.4].

Таблиця 2 - Динаміка вітчизняного і зарубіжного виробництва та експорту автомобілів ТНК ФРН, 1992-2010 рр.

Рік	Вартісний обсяг виробництва у приймаючих країнах, млн. дол.	Зміна у поточному році порівняно з попереднім, %	Вартісний обсяг виробництва країни базування, млн. дол.	Зміна у поточному році порівняно з попереднім, %	Обсяг експорту, млн. дол.
1992	1,8		5,19		2,73
1996	2,77	54	4,84	-7	2,84
2000	4,2	52	5,53	14	3,72
2004	4,81	14	5,57	1	3,92
2008	6,01	25	6,05	9	4,5
2010	6,69	11	5,91	-2	4,48

Джерело: складено автором, [10, с. 32; 4, с.6].

Стратегічним місцем дислокації виробничих потужностей автомобільних ТНК ФРН вважаються країни Східної Європи, оскільки там знаходиться майже 44% загального обсягу зарубіжного виробництва. Загалом, 91% країн, що приймають прямі іноземні інвестиції корпорацій автомобільної промисловості Німеччини, належать до Європейського Союзу. Спостерігається також стійка тенденція до зростання частки Китаю в системі міжнародного виробництва ТНК ФРН (з 6% до 11%) за рахунок потрійного збільшення виробничих потужностей вищевказаних корпорацій. Зона вільної торгівлі НАФТА є третім за величиною регіоном місцезнаходження філій, відділень та асоційованих компаній німецьких автовиробників. Тут розташований 351 об'єкт ТНК ФРН, тобто 20% усієї власності, що знаходиться поза межами країни базування. Відомо також, що протягом 1996-2010 рр. кількість даних об'єктів зросла більш ніж вдвічі. Країни-учасниці іншого геоекономічного об'єднання, МЕРКОСУР, відіграють незначну роль у системі міжнародного виробництва німецьких автокорпорацій – їх частка складає лише 7% (121 об'єкт). Регіон Азії, напроти, є стратегічним місцем локалізації виробничих потужностей – 400 об'єктів складають 24% зарубіжних активів ТНК ФРН. [4, с.10]. Натомість їх присутність в країнах Африки після невеликого зростання в середині 90-х рр. XX століття протягом 1996-2010 рр. скоротилась до 4%. Австралія та Океанія незмінно володіє 13 об'єктами глобального ланцюга створення вартості, а це становить лише 1% від зарубіжних активів ТНК автомобільної галузі ФРН.

Рис. 2. Порівняльна діаграма розміщення виробничих потужностей автомобільних ТНК ФРН в окремих регіонах світу, 1996 та 2010 рр. [4, с.5].

Країнами, що продемонстрували найбільший приріст об'єктів системи міжнародного виробництва німецьких виробників транспортних засобів – майже вдвічі, спеціалісти називають Китай, Індію та Мексику. Так, протягом 1996-2010 рр. кількість зарубіжних виробничих потужностей ТНК ФРН в Китаї зросли більш ніж на 180% і нараховували 188 об'єктів. Це на 2 п.п. менше за кількість подібних виробничих точок в решті країн Азії. [4, с.11-12].

Автомобільна промисловість в Мексиці стала головним роботодавцем у сфері виробництва, забезпечивши роботою 2004 році майже 20% робочої сили. До 2003 року Мексика займала 8 місце серед найбільших виробників автомобілів у світі, десяте – за обсягом експорту транспортних засобів. У 1993 р. за вартісним обсягом експорт автомобілів, автозапчастин і легкових вантажівок входив в топ-10 експортних галузей Мексики, а в 2003 році вже увійшов у топ-3. У 1993 році частка товарних позицій «легкові автомобілі», «автозапчастини» і «вантажівки» склали 13,4% від загального експорту Мексики, в той час як в 2003 році вони

збільшились до 15%. Станом на 1993 рік, частка цих трьох галузей у загальносвітовому експорті з 2,3%, 2,4% і 1,9% відповідно зросла протягом 10 років до 2,7%, 3,9% і 9,8% відповідно [11, с.16-20].

Рис. 3. Динаміка зростання зарубіжних виробничих потужностей ТНК ФРН автомобільної галузі в окремих країнах, 1996-2008 рр., шт. об'єктів. [4, с.12].

Присутність автомобільних ТНК ФРН та залучення до їх глобального ланцюга створення вартості місцевих виробників з Мексики зафіксовано ще у середині XX століття. Наприклад, кластер транснаціональної корпорації Volkswagen AG в штаті Пуебла, де розміщено стратегічно важлива група постачальників і представників суміжних галузей, був створений у 1962 р. Це – частина одного з чотирьох найбільших кластерів на території Мексики, кластеру Центральний Схід (Center East), до якого ще входять штати Ідальго, Мехіко, Морелос, і Тласкала. Тут Volkswagen отримує різноманітні запчастини, деталі та комплектуючі від 300 постачальників.

За даними дослідження, вже до 2000 р. вищевказана ТНК окупила 60% своїх прямих капіталовкладень у 285 місцевих постачальників, і навіть допомогла 200 з них пройти сертифікацію за безпосередньої участі власного Інституту Навчання та Розвитку (Institute of Training and Development). Тим не менш, тільки 60 з них входять в кластер Пуебла, а 27 знаходяться у безпосередній близькості із виробничими потужностями Volkswagen для забезпечення поставок точно в строк (just-in-time).

Проте, більшість постачальників рівня Tier-1 в Пуебла мають німецьке походження, оскільки в 90-х рр. «Велика трійка» ТНК ФРН (Volkswagen, BMW, Daimler) активно розпочали процес зарубіжної експансії та інтернаціоналізації виробництва, і вважали критично необхідним розміщення постачальників рівня Tier-1 поряд із потужностями виробників комплексного обладнання, а положення щодо «місцевої частки», тобто регулювання вмісту місцевих компонентів в іноземній продукції ще не вступило у законну силу (так, протягом 1995-1997 років цей показник становив 50%, у 1998-2000 роки – 56%, і з 2001 року зріс до 62,5%). Однак, така ситуація мала вкрай позитивні наслідки для місцевих постачальників рівня Tier-2, надавши можливість мексиканським виробникам автозапчастин у конкурентній боротьбі за увагу німецьких Tier-1 підвищувати власну компетенцію.

Крім того, кластер сприяв розвитку такого ресурсу, як людський капітал. Високий рівень кваліфікації персоналу у поєднанні із вигідним географічним положенням, наявністю індустріального парку і міжнародних постачальників в регіоні дозволило корпорації Volkswagen надати Мексиці право ексклюзивного виробництва моделей New Beetle та Bora і експортувати їх на ринки розвинених країн – в США й Канаду [12, с. 95-97].

Висновки. На основі проведеного дослідження можна зробити наступні висновки: розширення системи міжнародного виробництва протягом останніх двадцяти років та курс на активну зарубіжну експансію спричинили суттєву трансформацію глобального ланцюга створення вартості транснаціональних корпорацій автомобільної галузі ФРН. Починаючи з 2010 року, обсяги виробництва на іноземних філіях значно перевищують обсяги випуску транспортних засобів місцевих автовиробників Німеччини. Географічна дислокація структурних елементів глобального ланцюга створення вартості вже охоплює 70 країн, де знаходиться більш ніж 2000 монтажних цехів та заводів. Зміщення стратегічних орієнтирів у сторону інтернаціоналізації та перенесення основної маси виробництва за кордон яскраво проілюстровано фактом небаченого зростання кількості зарубіжних філій – щорічно на 170% із збільшенням виробничих потужностей на 60%. Основними регіонами прямого капіталовкладення (бо такими, що динамічно розвиваються) для автомобільних ТНК ФРН є країни Азії та Латинської Америки – Індія, Китай та Мексика, де спостерігається подвійний приріст об'єктів міжнародного виробництва. На думку автора, подібна тенденція буде спостерігатися протягом наступних 10-15 років.

Розширення системи міжнародного виробництва, безперечно, означає позитивний економічний ефект як для сторони, що здійснює прямі іноземні інвестиції (ТНК), так і для економіки приймаючої країни, однак слід враховувати, що втрата країною своїх переваг, а отже і інтересів ТНК щодо неї, може означати миттєве перенесення корпораціями своїх операцій в інше, більш прибуткове місце.

Список використаних джерел:

1. Рогач О.І. Міжнародні інвестиції: Теорія та практика бізнесу транснаціональних корпорацій: Підручник./ Олександр Ігорович Рогач – К.: Либідь, 2005. – 720 с.
2. Raduteanu M. A.: Mutations of automobile industry in the European Union in the world crisis conditions// Management&Marketing (University of Craiova, Romania), volume X, issue 2/2012, p.401-408.
3. Jahresbericht 2012.//Verband der Automobilindustrie (Berlin), 2012, 234 S.
4. Auslandsaktivitäten der Deutschen Automobilindustrie.// Verband der Automobilindustrie (Berlin), 2011, 18 S.;
5. Geoffrey Jones. Multinational strategies and developing countries in historical perspective.// Harvard Business School, 2010, 58 p.
6. Eric Heymann. Perspektiven deutscher Automobilhersteller in den Zukunftsmärkten.// Deutsche Bank AG, DB Research (Frankfurt am Main), 2012, 16 S;
7. Кондратьев В. Автопром: Кризис и инновации.// Мировая экономика и международные отношения, 2011 №3, с.12-21;
8. Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Herausforderungen und Perspektiven für den Strukturwandel im Automobilsektor.// WISO Diskurs (Berlin), 2010, 49 S;
9. Pries L. Renaissance oder Agonie der deutschen und europäischen Automobilindustrie?// Deutsche Autoproduktion im globalen Wandel. Altindustrie im Rückwärtsgang oder Hightech-Branche mit Zukunft? Sigma (Berlin), 2005, S. 15-37;
10. Eckardt A., Köhler H., Pries L.: Auf dem Weg zu global operierenden Konzernen?// Fallstudien zu den Internationalisierungsverläufen deutscher Automobilkonzerne in den 90er Jahren (Forschungsbericht) IPRAS (Berlin), 2000, 284 S.;
11. The Importance of the Automotive Industry in Mexico.// Industria nacional de autopartes (INA). Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (Mexico), 2004, 32 p.;
12. Barragán S., Usher J. The role of multinationals in the host country: Spillover effects from the presence of auto carmakers in Mexico.// Contaduría y Administración, (Mexico), 2009, Núm. 228, pp. 83-104.

Ключові слова: транснаціональні корпорації, міжнародне виробництво, глобальний ланцюг створення вартості, прямі іноземні інвестиції, приймаюча країна, автомобільна промисловість, Німеччина.

Ключевые слова: транснациональные корпорации, международное производство, глобальная цепочка создания стоимости, прямые иностранные инвестиции, принимающая страна, автомобильная промышленность, Германия.

Key words: transnational corporations, international production, global value chain, foreign direct investment, host country, automotive industry, Germany.

УДК 330.131.5:658.589:620.4

РОЗВИТОК МЕТОДІВ ОЦІНКИ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ЕНЕРГОГЕНЕРУЮЧИХ ПІДПРИЄМСТВ

Віхляєва Н. В., аспірант кафедри менеджменту, Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»

Віхляєва Н. В. Розвиток методів оцінки інноваційних процесів енергогенеруючих підприємств.

В статті розглянуто методи економічної оцінки інноваційних процесів на підприємствах теплоенергетичної галузі України. Відмічено, що ступінь зношеності теплоенергетичного устаткування на теплоелектростанціях (ТЕС) України складає критичне значення - близько 84 % устаткування знаходиться за межею фізичного зносу, також помітно збільшується кількість відмов при роботі устаткування. Така масштабність проблеми підсилює важливість вибору інноваційного розвитку, що враховує особливості економічної ситуації в країні, а також реальні особливості в умовах конкретного енергетичного регіону або окремої ТЕС. Обгрунтовано, що в умовах недостатнього фінансування інвестиційних програм із заміни застарілих енергетичних потужностей на нові, найбільш доцільне проведення модернізації енергетичних об'єктів. Разом з тим, в перспективному плані розвитку енергетичних об'єктів має бути врахований перехід на сучасні і ефективні технології виробництва енергії. В статті виконано аналіз сучасних підходів до планування розвитку енергогенеруючих потужностей, що будуються на основі математичних моделей енергосистеми. Проаналізовано систему оцінки ефективності інноваційних процесів при модернізації енергетичного устаткування, що використовується на ТЕС. Розглянуто комплексний підхід до оцінки результатів інноваційних

© Віхляєва Н. В. , 2013
© Vikhlyaeva N., 2013