

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ КОНСОЛИДАЦИИ МИРОВОГО РЫНКА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Автор данной работы рассматривает мировой рынок автомобильной промышленности. Изучаются его особенности, современные тенденции развития данного рынка, а также особенности слияния и поглощения в мире и Украине.

The author of this work examines the world market of motor industry. Its features, modern trends of the market progress, and features of confluence and absorption in the world and Ukraine are studied in the article.

Постановка проблемы. Характерными чертами современного этапа глобализации экономики стали расширение и либерализация торговли, интернационализация производства и капитала, изменения в финансовой сфере, расширение деятельности ТНК, процессы слияния и поглощения компаний как на национальном, так и на мировом уровне. Одной из определяющих тенденций в сегодняшней мировой автомобильной индустрии является консолидация – объединение производителей для повышения общего производственного потенциала при снижении издержек и достижении экономии, обусловленной ростом масштабов производства. Последний момент приобретает чрезвычайно большое значение в связи с маргинальным, на грани риска, уровнем рентабельности в секторе производства автомобилей массового спроса.

Анализ исследований. Вопросы реорганизации предприятий путём слияния и поглощения компаний пребывает в центре внимания как теоретиков, так и практиков отечественной и зарубежной экономической мысли. Данная проблема нашла отражение в трудах таких ученых, как Н. Кониная, Ю. Макогона, Т. Ореховой. Анализ стратегии и тактики трансформации бизнеса представлены в трудах Ю. Иванова, А. Хазбиева, Н. Неймышева, Г. Клейнера. Последствия процессов слияния и поглощения компаний рассматривают И. Володимирова, О. Кучерова, С. Мельников, С. Кобяков, З. Лучишин, Е. Булатова.

Целью работы является изучение основных мотивов слияний и поглощений автомобильных корпораций и исследование их динамики.

Объектом исследования является современные тенденции на мировом рынке автомобильной промышленности.

Изложение материала. Наиболее отчетливо выраженными формами консолидации принято считать слияния и поглощения компаний (в английской терминологии – Mergers and Acquisitions, M&A). Унаследованный от советской экономической науки термин «поглощение» (вызывающий невольные ассоциации с акулами капитала) представляется не вполне корректным, поскольку в буквальном переводе слово *acquisition* означает просто «приобретение» и применимо не только к случаям скупки компаний, но и к приобретению долей участия в капиталах компаний. Тем не менее, приняв к сведению допускаяемую условность, не будем отступать от устоявшейся у нас терминологии [1].

Конец прошлого и начало нынешнего столетий характеризовались волной массового передела собственности в мировом автопроме. К 2003 году произошли следующие наиболее значимые слияния и поглощения:

- 1) приобретение корпорацией General Motors шведской корпорации Saab;
- 2) приобретение группой Ford британских компаний Aston Martin, Jaguar, Land Rover (перекупка у BMW) и шведской компании Volvo Cars;
- 3) приобретение концерном Volkswagen британской компании Rolls-Royce & Bentley (с переуступкой брэнда Rolls-Royce концерну BMW);
- 4) слияние концерна Daimler-Benz и группы Chrysler в концерн DaimlerChrysler AG;
- 5) создание альянса Renault-Nissan с взаимным участием в капиталах;
- 6) приобретение корпорацией General Motors 20% акций компании Fiat Auto с опционом продавца (Fiat) на продажу покупателю (GM), начиная с 2004 года, оставшихся 80% акций Fiat;
- 7) приобретение корпорацией General Motors активов обанкротившейся компании Daewoo Motor и создание компании GM-Daewoo Auto & Technology Co. (GMDAT) с участием Suzuki Motor и Шанхайской корпорации SAIC [8].

Не далее как всего пять лет тому назад, на основе отмеченного тогда всплеска слияний и поглощений, ведущие автомобильные аналитики сходились в единодушном мнении, что к концу нынешнего десятилетия вся мировая автомобильная промышленность будет консолидирована в руках нескольких глобальных производителей (восьми по прогнозу Roland Berger или даже шести по прогнозу PricewaterhouseCoopers). Дальнейший ход событий показал, что даже ведущие аналитики рыночного прогнозирования не гарантированы от ошибок. Напряженность экономической ситуации в мировом автопроме в целом и особенно у американских производителей, в частности, выявила непосильную тяжесть ноши, которую взвалили на себя претенденты на быстрый успех, приобретя финансово неблагоприятные

активы. В 2005 году General Motors продает Fiat Auto. Группа Fiat, впервые за долгие годы, заканчивает 2005 год без убытков и с этого времени, под руководством итало-канадского бизнесмена Серджио Маркионне, становится прибыльной и возрождающейся компанией.

Чтобы попытаться выйти из сложного положения, General Motors продает непрофильные активы, свою финансовую корпорацию и долю участия в компаниях Subaru и Isuzu, а также рассматривает вопрос продажи европейской дочерней компании Saab. Ситуацию пытается использовать глава Renault Карлос Гон, предлагая General Motors объединение для увеличения синергического эффекта за счет увеличения масштаба совместных операций. Предложение основанное на равнозначных условиях объединения не устраивает корпорацию, которая нуждается в наличности и рассчитывает на получение крупной авансовой компенсации и в октябре 2006 года переговоры заходят в тупик.

Аналогичные GM финансовые трудности испытывает и Ford. В 2006 году кресло президента и генерального директора (CEO) оставляет правнук основателя компании Билл Форд, пригласив на свое место человека, возглавлявшего «Боинг» Алана Мулалли. Тот разрабатывает план реструктуризации компании, согласно которому европейские операции должны избавиться от престижной группы PAG (Premier Automotive Group) и сосредоточиться на производстве и продаже дешевых автомобилей. Соответственно, в 2007 году Ford продает кувейтским шейхам компанию автомобилей Aston Martin и объявляет о продаже двух других компаний группы PAG – Jaguar и Land Rover, оставляя продажу более ценного актива Volvo на более поздний срок. 26 марта 2008 года, после длительных закрытых переговоров, было принято решение о продаже компанией Ford компаний Jaguar и Land Rover индийской группе Tata за \$2,3 млрд. Таким образом, известнейшие британские бренды перешли в собственность Ратана Таты – предпринимателя из Индии. 2 июня 2008 года сделка была полностью завершена, с выплатой в пользу Ford всей обусловленной суммы, включая взнос \$600 млн в пенсионный фонд Jaguar – Land Rover. Согласно инсайдерской информации, по меньшей мере, до 2012 года производство обоих брендов будет сохраняться в Великобритании при содействии со стороны Ford в поставке компонентов и доступе к технологиям. С изменением собственника оба бренда не становятся ни более и ни менее английскими, чем они были раньше; однако под владением Tata они не будут испытывать на себе такого вмешательства, которое оказывалось со стороны американских маркетологов. Группа Tata хорошо зарекомендовала себя деликатным обращением с приобретаемыми ею брендами и их менеджментом. Наглядными примерами тому могут служить прецеденты поглощения англо-голландской сталелитейной компании Cogus и британского чайного бренда Tetley. «Пассивное управление» этими компаниями группой Tata при сохранении их профессиональной самостоятельности получило полную поддержку со стороны английского персонала. Особенно актуальным такой подход был бы сейчас для хромающей компании Jaguar – дать возможность ее менеджерам и конструкторам продолжать свое дело – создавать нужные автомобили без постороннего вмешательства и принудительной ориентации на американские платформы.

Кроме того к Tata – вместе с компаниями Jaguar и Land Rover переходит от Ford и право на бренды Daimler и Rover. В сентябре прошлого года Ford подтвердил концерну Daimler AG согласие на использование бренда Daimler для названия или торговой марки самой компании, но не для ее продукта (то есть Daimler AG не может выпускать машины под маркой Daimler, равно как и использовать ее логотип и фирменную облицовку радиатора). Одним из вариантов дальнейшего развития событий, является продажа компанией Tata концерну Daimler AG этого бренда и компенсировать тем самым значительную часть из той суммы, которую она должна заплатить группе Ford за покупку компаний.

В августе 2007 года распадается концерн DaimlerChrysler. Концерн продает убыточную американскую группу Chrysler инвестиционному фонду Cerberus Capital Management, оставляя за Daimler AG 20% акций компании Chrysler LLC [5].

Из всех приведенных выше примеров слияний и поглощений последнего десятилетия выживают лишь три новообразования. Концерны Volkswagen и BMW удачно вписались в рыночную нишу сверхдорогих автомобилей с брендами Bentley и Rolls-Royce, а корпорация General Motors с успехом делает ставку на расширение европейских продаж за счет дешевых автомобилей GM-Daewoo под брендом Chevrolet.

Хорошую жизнеспособность демонстрирует альянс Renault-Nissan, чему есть свои объяснения. Когда Карлос Гон, приглашенный в 1999 году на роль главы Nissan Motor, решительно и блестяще провел операцию по оздоровлению увядающей компании, тогдашний председатель правления Renault Луи Швейцер проявил незаурядную дальновидность, устояв перед искушением целиком поглотить Nissan, ограничившись долей участия в 36,8%. В 2002 году эта доля была увеличена до 44,4%, а Nissan инвестировал в Renault 15% капитала; на том взаимное участие в капиталах и зафиксировалось. Создание альянса (общие закупки, общие платформы и т.д.) не стало ни слиянием, ни поглощением в полном смысле этих понятий. Сохраненная в рамках альянса автономия Nissan принесла материально весомые плоды: в тот момент, когда компания Renault оказалась в весьма уязвимом финансовом положении, именно успехи Nissan на американском рынке помогли «вытащить в плюс» консолидированный баланс группы.

Тенденция консолидации автопроизводителей посредством слияний и поглощений не обошла стороной и развивающиеся рынки. Начало было положено крупнейшим китайским производителем

автомобилей – шанхайской государственной корпорацией SAIC, которая в 2004 году провела процедуру поглощения четвертой по величине автомобильной компании Южной Кореи – SsangYong. Эта компания-производитель известных внедорожников, некогда входившая в «империю Daewoo», была объявлена в 1999 году банкротом и, до покупки корпорацией SAIC 48,9% ее акций, находилась в управлении кредиторов.

Первый успех инвестирования за рубежом открыл SAIC, и с конца 2004 года корпорация стала вести переговоры о покупке финансово неблагополучной британской компании MG Rover. Однако уже в апреле 2005 года стало очевидно, что корпорация SAIC не намерена делать комплексное приобретение фирмы, отягощенной гигантскими долгами. SAIC предпочла подождать процедуры банкротства MG Rover, чтобы с оптимальными затратами купить ее производственные активы. SAIC уже выкупила у MG Rover права интеллектуальной собственности на модели легковых автомобилей Rover 25, Rover 75, незаконченную разработку среднеразмерного хэтчбека и двигателя серии K.

Последующие два года продолжалась конфронтация двух китайских производителей. В 2008 году, не без вмешательства центрального правительства КНР, Nanjing Auto слилась с Шанхайской автостроительной корпорацией под эгидой SAIC, а в мае были сделаны первые объявления о планах совместной деятельности. SAIC приступила к объединению своего британского научно-технического центра с заводом в Лонгбридже и разработала пятилетний план производства на этом заводе.

Не остался за бортом мировых тенденций и российский автопром. Здесь пионером поглощения (в роли приобретателя иностранных активов) выступила Группа ГАЗ, выкупив в 2006 году у частного инвестиционного фонда находившуюся под внешним управлением британскую компанию LDV Holdings – производителя фургонов и микроавтобусов. Менее чем за два года работы ГАЗ сделал компанию прибыльной; разработана 51 модификация базовой модели Maxus, расширена на четверть британская дилерская сеть, увеличены на 30% продажи. В 2008 году штаб-квартиру компании в Англии возглавил российский персонал, а брэнд LDV заменен на более узнаваемый Maxus. План продаж Maxus в России – 3.100 машин в 2008 году и 12.000 – в 2009 году. На 2009 год запланирована закупка нового оборудования для обновления производственной линии ГАЗели и полномасштабного выпуска флагманского семейства Maxus с доведением его объема до 50.000 автомобилей в год.

В настоящее время существует большая вероятность нового поглощения, которое может стать самым значительным в новейшей истории мирового автопрома. 22 мая 2008 года концерн Porsche AG, уже владеющий через холдинговую компанию Porsche SE пакетом 31% акций группы Volkswagen, зарегистрировал в антимонопольных органах Европейского Союза свое намерение поглотить Volkswagen и довести долю своего участия в капитале группы более чем до 50%. При таком масштабе поглощения требуется одобрение Европейской Комиссии и около 20 антимонопольных инстанций. Porsche ожидает получения всех необходимых одобрений и установления контроля над Volkswagen уже в августе или сентябре. Однако маловероятно, что до этого времени удастся урегулировать разногласия со вторым по величине акционером компании – правительством земли Нижняя Саксония и с Рабочим советом Volkswagen, не согласным с равным представительством от 12.000 рабочих Porsche и 360.000 рабочих Volkswagen в наблюдательном совете холдинга Porsche SE. В этой ситуации сильно обострились противоречия между руководством обеих компаний. Менеджеры Porsche обвиняют своих визави в Volkswagen в царящей в компании неразберихе, а те видят в действиях руководителей Porsche стремление ограничить оперативную самостоятельность и принизить мировой авторитет Volkswagen. Особенную обеспокоенность возможностью ликвидации проявляет входящая в группу VW компания Audi. Со стороны Porsche уже было выражено недовольство «заниженными» ценами на спортивные модели Audi, воспринятое как попытка устранения конкурента. Что касается противостояния Нижней Саксонии, речь идет о непризнании со стороны Porsche так называемого «Закона о Volkswagen», принятого в период приватизации VW в 1960 году и направленного на защиту компании от недружественного поглощения. По этому закону, владение 20% капитала компании федеральной землей обеспечивает ей право вето при принятии важных решений. Еще в прошлом году Европейский Суд признал «Закон о Volkswagen» неправомочным, поскольку он препятствует свободному перемещению капитала, гарантированному законодательством ЕС. «Закон о Volkswagen» находится в стадии пересмотра правительством ФРГ, однако проект нового закона мало что меняет по существу, и руководство Porsche недвусмысленно намекает на возможность привлечения германского правительства к слушанию в Европейском Суде. Нам остается только следить за развитием событий.

На гребне волны мировых слияний и поглощений, определенный скепсис у некоторых аналитиков вызывала позиция компании PSA Peugeot Citroen, которая за все время своего существования (с момента ее создания в 1978 году путем слияния Peugeot и Citroen) не проявила ни малейшего интереса к объединению капиталов с какими-либо сторонними компаниями. Это – один из немногих мировых автопроизводителей, которые не стали подвергать себя финансовым рискам, связанным с приобретением полной или даже долевой собственности в других фирмах. Вместо этого, компания предпочла пойти по пути создания разносторонних технических альянсов. Действительность подтвердила оправданность такого подхода.

Промышленно-технические альянсы между независимыми автопроизводителями можно подразделить на следующие виды: совместные предприятия по сборке автомобилей; проекты контрактной

сборки автомобилей; совместные научно-технические и инженеринговые разработки; и, наконец, совместное производство тех компонентов, которые традиционно относятся к компетенции автопроизводителей – в первую очередь, силовых агрегатов. Стремление выжить в условиях крайне напряженной экономической ситуации всё больше приводит конкурентов к осознанию необходимости партнерства. Промышленных и технических альянсов сформировано очень много, поэтому по каждой их разновидности ограничимся отдельными примерами.

Массовое создание совместных автосборочных предприятий началось с конца 1970-х годов в Китае в русле новой государственной автомобильной стратегии. Первые СП с китайскими государственными корпорациями были созданы западными компаниями Volkswagen, Chrysler и GM, которым по китайскому законодательству было разрешено иметь долю участия в СП в пределах 50% уставного капитала. Сегодня практически все мировые автопроизводители имеют совместные предприятия в Китае.

Одним из первых автосборочных предприятий с японским участием в Северной Америке стала компания New United Motor Manufacturing Inc. (NUMMI), созданная в США в 1984 году на паритетных началах корпорацией General Motors и компанией Toyota. Интерес GM к созданию этого СП был основан на желании постичь тонкости знаменитой системы производства Toyota, а японская компания была заинтересована, с дальним прицелом, в приобретении опыта работы в условиях американских реалий. Предприятие успешно функционирует по сей день, выпуская машины разработки Toyota под брэндами обоих учредителей.

Примером этого вида партнерства может служить подписание 30 апреля 2008 года меморандума между правительством Сербии и группой Fiat о создании совместного предприятия с принадлежащим сербскому государству заводом «Црвена Застава» в Крагуеваце в 140 км от Белграда. Начало сотрудничества Zastava и Fiat восходит еще к середине 1950-х годов, когда Fiat поставил на югославский завод свою технологию и помог организовать лицензионное производство легковых автомобилей под брэндом Zastava (известных на западных рынках также как Yugo). Пика своего производства – до 200.000 автомобилей в год – завод достиг в 1980-х годах. В 1999 году завод был разрушен авиацией НАТО, однако сербам удалось восстановить производство – правда, далеко не в первоначальных масштабах (мощность 60.000, план 2008 года 18.600 машин). В поиске стратегического инвестора, сербское правительство объявило тендер, который и выиграл Fiat, который в последнее время испытывает острую потребность в дополнительных мощностях (другими ближайшими конкурентами по тендеру были VW и FAW из Китая). Fiat, которому в СП будет принадлежать 70%, инвестирует 700 млн евро в переоснащение завода под производство двух новых моделей на платформах A и B с общим объемом выпуска до 300.000 машин к концу 2010 года [9].

Новым веянием в области совместных предприятий стало создание совместных предприятий на территориях третьих стран, открывающих доступ к новым рынкам. В 2005 году в городе Колин (Чехия) был пущен автомобильный завод совместного предприятия Toyota Peugeot Citroen Automobile Czech (TPCA), где на единой платформе выпускается 300 тыс. субкомпактных легковых автомобилей всех трех брэндов (Toyota Aygo, Peugeot 107, Citroen C1). По тому же пути группа PSA пошла и в России, подписав 19 мая 2008 года соглашение с Mitsubishi о создании СП по производству в Калуге среднеразмерных внедорожников под брэндами Mitsubishi, Peugeot и Citroen (на платформе Mitsubishi Outlander), а также легковых автомобилей Peugeot и Citroen класса C, общей мощностью 160.000 машин в год и пуском завода в 2011 году.

Важным событием в направлении создания в России автомобильных совместных предприятий стала объявленная 8 декабря 2007 года договоренность о стратегическом партнерстве между АВТОВАЗом и группой Renault, а 29 февраля 2008 года группа Renault подписала соглашение о покупке 25% доли АВТОВАЗа. Проведенная сделка ознаменовала собой создание неформального альянса Renault-Nissan-АВТОВАЗ (RNA) [9].

Сборка автомобилей чужих моделей по контракту осуществляется предприятием без финансового участия партнера, на основе покупки лицензии, технологии и компонентов. В другом варианте, предприятие может выпускать по контракту свою оригинальную или видоизмененную модель автомобиля под брэндом заказчика. Контрактная сборка в пределах собственной страны получила широкое распространение в Японии. Например, чрезвычайно популярные на японском рынке микроавтомобили («кей дзидося») для сбытовой сети Nissan выпускаются в Японии по контракту компанией Suzuki – крупнейшим производителем автомобилей этого сегмента. А для европейских продаж General Motors, микроавтомобиль Suzuki WagonR+ (под маркой Opel Agila) собирает завод GM в Гливице, Польша.

Контрактную сборку автомобилей Mercedes, Chrysler и BMW традиционно ведет компания Magna Steyr в Австрии, филиал крупнейшего канадского поставщика автокомпонентов Magna International. Французская компания PSA, отказавшаяся с целью экономии времени и средств от идеи организации собственного производства внедорожников, заключила контракт с фирмой Mitsubishi на выпуск в Японии с 2007 года машин под брэндами Peugeot и Citroen на базе обновленной модели Mitsubishi Outlander.

Контрактная сборка автомобилей имеет давнюю историю. Еще при социалистической экономике, контрактная сборка автомобилей Fiat 500 и 600 для всей сбытовой сети Fiat была налажена в 1972 году в

Польше на заводе FSM с производственными площадками в соседних городах Бельско Бяла и Тыхы. Двадцать лет спустя, завод был выкуплен Fiat Auto и затем реконструирован под выпуск модели Fiat Panda. В настоящее время ведется очередная реконструкция завода Тыхы с практическим удвоением его производственной мощности до 530 тыс. автомобилей. На сцену вновь выходит контрактная сборка, но теперь уже в новом качестве. Со второй половины 2008 года завод будет собирать для компании Ford до 100 тыс. автомобилей модели Ford Ka нового поколения, которая разработана на базе нового миникара Fiat 500, запущенного в производство в 2007 году.

В России крупнейшими предприятиями по контрактной сборке автомобилей являются Автотор (BMW, GM, GMDAT, Kia, Chery, Yuejin), ТагАЗ (Hyundai), ИжАвто (Kia), ЗМА (SsangYong, Fiat), УАЗ (Isuzu) и АМУР (ZX, Geely, Tata).

Первой компанией, наладившей на своей площадке крупноузловую сборку иностранных авто в Украине, был Запорожский автомобильный завод (ЗАЗ). На его базе в сентябре 1997 года создано СП «АвтоЗАЗ-Daewoo». Несмотря на то, что вскоре корейский концерн обанкротился, не преодолев финансового кризиса, украинские партнеры увидели, что дешевые корейские машины очень хорошо продаются в Украине, поскольку в низшем ценовом сегменте значительно превосходили своих конкурентов. В октябре 1999 года Кабмин передал 81,59% ОАО «АвтоЗАЗ» украинской корпорации «Укравто» Таризла Васадзе, являвшейся до этого крупнейшим дилером «АвтоЗАЗ». Она впоследствии и выкупила этот пакет. В том же году в частные руки перешел Луцкий автомобильный завод (ЛУАЗ). Концерн «Укрпроминвест» создал на его базе совместное предприятие с российским Ульяновским автозаводом. Позже компания переориентировалась на сборку корейских автомобилей Hyundai и Kia, а также российских ВАЗов. В 2001 году практически с нуля построен завод «Еврокар», который сделал ставку на крупноузловую сборку автомобилей немецкого концерна Volkswagen. А немного позже корпорация «АИС» организовала сборку китайских авто на Кременчугском автосборочном заводе (КрАСЗ). Четыре вышеперечисленных завода сегодня являются основными производителями легковых автомобилей в Украине.

Объединение научно-технических потенциалов и экономия материальных средств при проведении капиталоемких исследований и разработок являются движущим мотивом формирования технических альянсов автопроизводителей. Наиболее показательными представляются совместные проекты гибридных силовых установок (Toyota – Fuji; Toyota – Nissan; GM – BMW – Daimler – Chrysler; Volkswagen – Porsche). В области традиционных автомобильных двигателей (бензиновых и дизельных) целый ряд альянсов по техническим разработкам и совместному производству имеет PSA (с BMW, Ford и Renault). Японская Mitsubishi вовлечена в два дислоцированных в Германии двигательных проекта: с Daimler и Hyundai по бензиновым и с Volkswagen – по дизельным двигателям. Крупные совместные моторные производства в Китае имеют Toyota, GM, Ford и Fiat.

Резко обострившаяся к концу 2008 года финансовая ситуация в мире, беспрецедентное падение продаж, скопившиеся нереализованные складские запасы автомобилей и нехватка оборотных средств на оплату поставок материалов и компонентов вынудили многих производителей (в том числе и в странах с успешными показателями 2008 года) останавливать или сокращать производство. По примеру корпораций General Motors и Chrysler в США, национальные производители других стран стали массовым порядком обращаться, и не безуспешно, за помощью к своим правительствам.

В большинстве случаев речь идет о предоставлении льготных кредитов или кредитных гарантий автопроизводителям. Однако практика всего лишь двух последних месяцев наглядно показала, что наибольшее воздействие на оживление рынка оказывает не кредитная поддержка производителей, а прямая финансовая помощь со стороны государства потребителю, сочетаемая с целями защиты окружающей среды посредством обновления автомобильного парка.

В январе 2009 года Европа зафиксировала падение автомобильного рынка на 27%. В феврале дела обещали идти еще хуже, если бы не тот поразительный эффект, который произвела принятая в Германии мера по стимулированию спроса на новые автомобили. Предложенная Союзом автомобильной промышленности (VDA) и поддержанная правительством система поощрения покупателей предусматривала выплату бонуса в размере до 2500 евро за сдачу в утиль старой (более 9 лет) машины при покупке новой. В условиях снижения продаж в соседних странах в среднем на 30 – 40%, в Германии продажи легковых автомобилей в феврале не просто замедлили темпы падения, но и выросли на 21,5% по сравнению с февралем 2008 года. Инновация приобрела такую популярность, что уже к концу первой недели апреля заявку на бонус подало более 1,2 млн потребителей. В апреле же правительство Ангелы Меркель приняло решение об увеличении бюджета 2009 года на программу утилизации с первоначальной суммы 1,5 млрд евро до 5 млрд евро. Поскольку программа не оговаривает обязательной покупки машин у себя в стране, немцы массовым порядком стали скупать новые автомобили в соседней Польше, куда их привлекают более низкие цены (так как польский злотый с прошлого лета упал на треть по отношению к евро). В результате средний по Европе темп снижения продаж в феврале сократился до 18,3%. Вслед за Германией, подобные схемы с «утилизационным бонусом» от 1 000 до 5 000 евро были приняты также во Франции, Италии, Испании, Словакии; ожидается введение бонуса в Великобритании. Показательно, что принятые бонусные

схемы не носят протекционистского характера в пользу той или иной национальной автомобильной отрасли. Не оговаривается не только страна производства регистрируемого нового автомобиля, но и страна его приобретения [8].

На других крупнейших авторынках ситуация складывается так, что в североамериканской зоне NAFTA производство автомобилей в 1-м квартале 2009 года составило 1 780,7 тыс. ед. (-50,2%), в том числе в США 1 165,5 тыс. ед. (-53,6%). Продажи легких автомобилей в США за это период составили 2 197,2 тыс. ед., сократившись по сравнению с 1-м кварталом 2008 года на 38,3% [8].

В Китае после январского падения производства автомобилей (на 20,5%) и их продаж (на 14,3%), началась реализация комплекса государственных мер по стимулированию автомобильной промышленности, благодаря чему мартовские продажи автомобилей всех типов выросли в целом на 4%, до 1,11 млн штук. Ассоциация автопроизводителей Китая прогнозирует рост производства и продаж автомобилей в 2009 году на уровне 5% [8].

Кризис в украинском автопроме начался раньше, чем в других отраслях экономики Украины, и обусловлен не столько текущими проблемами с кредитованием и падением платежеспособности населения, сколько со структурными проблемами самой отрасли. Начиная с конца 90-х годов, частные инвесторы сделали четкую ставку на крупноузловую сборку иностранных марок. К такой стратегии их подтолкнул полный провал программы развития собственного народного автомобиля, которую пытались реализовать украинские власти в первой половине 90-х. Объем автомобильного рынка Украины по итогам 2008 года составил 9 млрд евро. При этом рост украинского автомобильного рынка по итогам года составил 14,9%, количество проданных авто – 623 тысячи штук. В начале 2008 года отмечался рост рынка на 90%, который сменился падением на 16% в декабре. По объемам продаж новых автомобилей Украина в 2008 году заняла 7 место в Европе. Средняя стоимость автомобилей, реализованных в Украине, превысила 20 тыс. евро. При этом импорт автомобилей, бывших в употреблении в настоящее время, сократился до 1% от общего объема рынка. Такой значительный рост продаж машин ростом реальных доходов населения на 40% по итогам года, а также кредитной поддержкой банков [9]. В 2009 году, в условиях кризиса, авторынок ожидает сокращение объемов продаж на 60 – 70%, сокращение количества автодилеров, а также появление на рынке значительного (от 200 до 700 тысяч штук) количества б/у автомобилей и сокращение модельного ряда реализуемых авто.

Первые кризисные тенденции в национальном автопроме проявились летом 2008 года после того, как импортеры вслед за снижением импортной пошлины понизили цены на иномарки на 15 – 20%. Произведенные в Украине автомобили попросту начали проигрывать рынок. Во многом это обусловлено их более низким качеством сборки. Украинские потребители массово переориентировались на более качественные иномарки. Доля отечественных автомобилей в общем объеме продаж сократилась с 60% в 2007 году до 28% в октябре 2008 года.

Безусловно, факт падения спроса, вызванного снижением платежеспособности населения, и, фактически, замораживания кредитования в Украине имеет место. Однако рынок пока что снижается плавно, и не может считаться причиной массового сворачивания производства автомобилей в Украине. По мнению экспертов, главной проблемой национальных автокорпораций является не столько финансовый кризис, сколько неспособность конкурировать с импортерами.

Согласно опубликованному агентством Reuters прогнозу аналитической компании RL Polk Germany мировое производство легковых и легких коммерческих автомобилей сократится в 2009 году на 19%, или на 2 млн ед., до 52,8 млн автомобилей – самого низкого показателя с 1998 года. Ожидается, что объем производства General Motors сократится на 31%, тогда как сокращение производства концерна VW произойдет на уровне 15% – отчасти благодаря его слабой зависимости от рынка США. Таким образом, Volkswagen, который уже опередил Ford в 2008 году, обойдет GM и займет место второго в мире по объемам выпуска автопроизводителя после Toyota. Эксперты Polk считают, что мировое производство автомобилей снова начнет расти в 2010 году, с особенно высокими темпами роста в два последующих года, что позволит достичь рекордного уровня производства легковых автомобилей более 70 млн ед. в 2012 году. В 2008 году суммарное производство легковых и легких коммерческих автомобилей составило 66,3 млн ед. [10].

Таким образом, слияния и поглощения как форма консолидации, безусловно, сохранят свою актуальность, и количество занятых в мировом автомобильном бизнесе компаний будет, очевидно, постепенно сокращаться. Однако темпы этого процесса будут не такими скорыми, а круг независимых автопроизводителей – не таким узким, как категорично предсказывали пять лет тому назад маститые аналитики. В этот круг войдут также некоторые интенсивно растущие компании из «третьего мира» – в частности, из Китая и Индии.

Тенденция дальнейшего усиления консолидации мирового автопрома, как данная необходимость, ни в коей мере не подвергается сомнению. Однако акцент в этой тенденции смещается в сторону развития двусторонних или многосторонних промышленно-технических альянсов, создание и функционирование которых не требуют серьезного «хирургического вмешательства» в финансовые организмы партнерских компаний, как это имеет место в случае слияний и поглощений.

Литература

1. Галпин Т., Хэндон М. Полное руководство по слияниям и поглощениям компаний. – М.: "Вильямс", 2005. – С. 150.
2. Завьялова Е., Этокова Е. Международные слияния и поглощения: опыт Запада. – "Рант", 2003. – С. 140.
3. Рудык Н.Б. Конгломеративные слияния и поглощения: Книга о пользе и вреде непрофильных активов. – М.: "Зона ИКС", 2003. – С. 258.
4. Труды научной конференции студентов по результатам научно-исследовательской работы за 2006 – 2007 гг. «Проблемы развития национальной и глобальной экономики»: Том 1. – Донецк: ДонНУ, 2007. – С. 188.
5. http://www.acea.be/images/uploads/ind/ind_0004.pdf
6. <http://www.ey.com> Годовой отчет 2008 год.
7. <http://www.kpmg.ua>.
8. <http://www.pwc.com>.
9. <http://oica.net/category/production-statistics/>
10. <http://www.reuters.com/article/rbssAutoManufacturers/idUSLC80838920090512>

Надійшла 29.05.2009

УДК 332.146:330.322

Є. А. ШАРА

Східноєвропейський університет економіки та менеджменту, м.Черкаси

РОЗВИТОК ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ ЙОГО ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ

Розглянуто стан, проблеми і перспективи розвитку промислових підприємств центрального регіону України. Проаналізовано економічний потенціал даних підприємств. Виокремлено напрямки ефективного розвитку промислового комплексу центрального регіону, сформульовано основні напрямки інвестиційно-інноваційної стратегії економічного розвитку регіону. Визначено пріоритетні напрямки розвитку промислового комплексу регіону, ефективні шляхи використання матеріально-технічної бази підприємств.

The state, problems and prospects of development of industrial enterprises of the Central region of Ukraine, is considered. Economic potential of these enterprises is analysed. Directions of effective development of industrial complex of the Central region are selected, basic directions are formulated investment-innovative strategies of economic development of region. Certainly priority directions of development of industrial complex of region, effective ways of the use of material and technical base of enterprises.

Вступ. Становлення ринкової економіки в Україні тісно пов'язане з лібералізацією та розвитком інвестиційної діяльності підприємств в усіх галузях економіки. Це важливо як для підприємств, які будують свою інвестиційну стратегію на принципах самофінансування, так і для місцевих органів, інвестиційних інститутів, які виділяють фінансові ресурси на реалізацію проєктів. Розвиток ринку інвестиційних послуг – це достатньо складний та багатоплановий процес, реалізація якого потребує відповідної концептуальної основи.

Промисловість відіграє важливу роль в регіональній економіці, особливо в ній зосереджений найбільший потенціал забезпечення життєдіяльності регіону. Здатність органів місцевого самоврядування сформувати сприятливі умови для залучення необхідного обсягу інвестицій в промисловість регіону проявляється в ефективності управління інвестиційною діяльністю.

В сучасних умовах, коли економічні процеси протікають у відповідності з законами ринкових відносин, необхідно стимулювати та регулювати інвестиційні процеси за допомогою залучення інвестиційних ресурсів та формування сприятливого інвестиційного клімату.

Інвестиційна активність промислових підприємств є функцією стану економіки регіону.

Постановка завдання. Метою статті є спроба розглянути, проаналізувати та визначити інвестиційні можливості промислового комплексу Центрального регіону України. В процесі аналізу економічного потенціалу промислового комплексу регіону визначити шляхи ефективного залучення інвестицій та активізації інноваційних процесів, сформувати основні положення інвестиційно-інноваційної політики для промислових підприємств регіону.

Основний розділ. Центральний регіон України є типовим регіоном з високим промисловим потенціалом.

В загальній структурі промислового виробництва значне місце посідають підприємства переробної промисловості, хоча їх частка в період з 2005 року по квітень 2009 року зменшилась на 10,1% (рис. 1). Обернена тенденція спостерігається у добувній промисловості та у виробництві і розподіленні електроенергії, газу та води (відповідно за 2005 – квітень 2009 рр. їх частки зросли на 1,4% та 8,7%). Такі