

Література

1. Cruz, M.G. *Modeling, Measuring and Hedging Operational Risk*, John Wiley & Sons 2002. – 330 p.
2. Kuritzkes A. *Operational risk Capital: A Problem of Definition // The Journal of Risk Finance*, Fall, 2002. – P. 47–56.
3. *The New Basel Capital Accord. Consultative document. Basel committee on Banking Supervision*, 2003, February.
4. *Енциклопедія фінансового ризик-менеджмента* (под ред. А. А. Лобанова и А. В. Чугунова). – М.: Альпина Паблишер, 2003. – 786 с.
5. Камінський А. Б. *Економічний ризик та методи його вимірювання*. – К.: Видавничий дім «Козаки», 2002. – 120 с.

Тхір І.

МІЖНАРОДНІ ВИРОБНИЧІ МЕРЕЖІ ЄВРОПИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЇХ РОЗШИРЕННЯ

Розглянуто особливості поширення міжнародних виробничих мереж на східну та центральну Європу, зокрема у автомобілебудівному комплексі, текстильній промисловості й у виробництві електроприладів і складових до них. Роль ПІІ та ВВП на душу населення у формуванні міжнародних виробничих мереж.

Інтеграція країн Центрально-Східної Європи у західноєвропейську економіку викликає чимало протиріч і запитань, одне з них має відношення до формування міжнародних виробничих мереж.

Концепція міжнародної виробничої мережі (МВМ) (International production networks) розроблена у багатьох роботах Д. Ернста та визначена як географічне поширення діяльності лідируючих брендів виробників товарів та складових компонентів, відносин як із їх філіалами, так і з незалежними постачальниками [4, 3]. Дослідник М. Боррус розглядає МВМ як сукупність відносин між фірмами, на основі яких діє компанія, починаючи від досліджень та розробок, дизайну продукту, виробництва, розповсюдження продукції та використання супутніх послуг [8, 4]. Таке трактування міжнародної виробничої мережі схоже до концепції вертикальної ієрархії «vertical keiretsu», що використовують і активно реалізують у Японії.

Проблематикою феномена міжнародних виробничих мереж займаються іноземні науковці Г. Лінден (США), Ф. Лемойн (Франція), Р. ван Тулдер та В. Руйгрок (Німеччина), Т. Стургеон (США). Оскільки ця тема порівняно нова (дослідження початі з 1990-х рр. і здійснюють їх лише іноземні економісти); на жаль, у вітчизняних науковців майже нема праць цієї тематики.

Структура міжнародних виробничих мереж країн Західної та Східної Європи має деякі важливі відмінності, на відміну від країн Східної Азії. По-перше, вертикальні виробничі мережі Східної Азії є різноманітнішими, здійснюється активна співпраця між країнами даного регіону, чого не можна сказати про регіон Центрально-Східної Європи. Але фактор географічної близькості до ринку важливий для ЦСЄ при здійсненні трансакцій на Західну Європу. Крім того, у розмірах ЦСЄ значно поступається швидкозростаючому східноазійському ринку.

По-друге, виробничі бази багатонаціональних корпорацій розміщені порівняно далеко одна від одної, частково через низьку густоту населення та політику децентралізації. Місцевих фірм не залучають на повну потужність у міжнародні виробничі мережі, певною мірою через низький рівень агломерації.

Потрібно виділити два шляхи поширення міжнародних виробничих мереж на Схід Європи.

Угоди про реекспорт/реімпорт виготовлених структурних елементів (outward processing). Це розподіл виробничого процесу та місць виробництва за принципом використання нижчої вартості робочої сили. Деякі з них незначні: угода між німецьким виробником іграшок та чеськими виробниками одягу для іграшок. Інші можуть бути у формі спільних підприємств із метою залучення недорогих джерел природних ресурсів.

Форма виробництва на цільові замовлення західних виробників, оскільки створення виробничих мереж між східними країнами – повільний процес.

Мережі є в різних галузях, але найбільш кількісно і якісно вони виражені у машинобудуванні, у т. ч. виробництві електрообладнання, транспортних засобів і машин точного вимірювання. Виробники автомобілів були першими західноєвропейськими компаніями, що прийшли на ринок Центрально-Східної Європи. Центральноєвропейська частина цих мереж спрямована на повузлове збирання автомобілів або виконання функцій субпостачальників для західних виробничих блоків. Таким чином міжнародні виробничі мережі автомобілебудування стали зв'язковими між Західною та Центрально-Східною Європою. Розрізняють чотири типи таких виробничих мереж: лідируючі (домінуючі), послідовники (які переймають досвід інших виробничих мереж), периферійні (другорядні), закриті (що обмежують рівень залучення країн Центрально-Східної Європи у міжнародні виробничі мережі).

Найважливішими учасниками автомобілебудівного комплексу є кінцеві виробники. Вони гармонійно поєднують різні типи виробничих мереж у національній економіці кожної країни. Міжнародні виробничі мережі є наслідком того, що інколи фірми з різних регіонів утворюють кращий набір характеристик, ніж представники одного регіону.

Найвідкритішою мережею є шведський виробник Volvo. Маючи угоди з такими сильними бізнес-партнерами, як банки, що обслуговують промисловість, багато потужних закордонних постачальників, великі торговельні об'єднання та впливовий уряд, компанія-виробник мало впливає на її мережу. Найзакритішою мережею є компанія Toyota, оскільки вона – представник японських виробничих мереж, що відзначаються закритістю та діяльністю протягом довготривалого періоду. Виробники автомобілів підвищеної комфортності діють у відкритих мережах. Основа цих мереж – серії змін, що виникають в організації глобальної автопромисловості.

Величезним та потужним автоконцерном на території Європи є Ford Motor Company, що об'єднує такі бренди, як Ford, Lincoln, Mercury, Mazda, Volvo, Jaguar, Land Rover, Aston Martin. Виробництво фрагментоване у таких країнах:

- у Бельгії розміщені заводи повузлового збирання моделей Ford Mondeo, Ford Escort, Ford Sierra, Ford Taunus, Ford Transit та Volvo S60, V50, V70, Volvo S40;

- у Франції – заводи з виробництва трансмісій та інших компонентів;

- у самій Німеччині – заводи повузлового збирання Ford Fiesta 3 door, Ford Fiesta 5 door, Ford Fusion, Ford Puma, Ford Scorpio, Ford Sierra, Focus C-MAX, Ford Focus, Ford Capri, Ford Fiesta, Ford Orion, заводи зі штампування заготовок для автомобілів, виробництва двигунів, трансмісій, алюмінієвої виплавки та витиску;

- у Нідерландах – заводи повузлового збирання Volvo S40 and V40, Mitsubishi Carisma, Space Star;

- у Іспанії – здійснюють повузлове збирання автомобілів Ford Fiesta 5 door, Ford Focus NT 4 & 5 door, Mazda 2, Ford Ka, Ford Escort, Ford Focus, Ford Orion, діють три заводи з виробництва двигунів;

- у Швеції – повузлове збирання автомобілів Volvo C70 Convertible, заводи зі штампування заготовок Volvo VCC products S80, V70, C70, S60, S/V40, XC90, функціонують заводи з виробництва двигунів, в т. ч. до автомобілів Ford, трансмісій, алюмінієвої виплавки, алюмінієвого прокату;

- у Великобританії діють заводи повузлового збирання та виробництва окремих складових Aston Martin, Land Rover, Jaguar [11].

Ще одним величезним виробником автомобілів є BMW group. Це світова виробнича мережа, що охоплює 22 міста у 12 країнах на чотирьох континентах: сім заводів для виробництва автомобілів, мотоциклів, завод окремо для марки MINI, розміщений у Великобританії, чотири – з виробництва складових компонентів та вісім збиральних заводів.

Найбільшим у світі виробником автомобілів є General Motors Corporation. Ця група об'єднує такі бренди, як Cadillac, Corvette, Saab, Hummer, Opel, Vauxhall, Chevrolet. Міжнародна виробнича мережа налагоджена по Європі та Росії. У Європі діють 11 заводів повузлового збирання

ня. У Бельгії виробляють моделі Astra, в Німеччині – Astra, Zafira, Corsa Vectra Signum. У Польщі – моделі Agila Suzuki Wagon Astra Classic Zafira, у Португалії – Combo, в Іспанії – Corsa/Corsavan Meriva, у Швеції – Saab 9–3, Saab 9–5, Cadillac BLS, у Великобританії – Astra Vectra, Vivaro Renault. Двигуни і трансмісії виробляють у Австрії, Франції, Угорщині, Німеччині, Польщі, Швеції.

Окрім машинобудування, в економіці європейських країн варто відзначити виробничі процеси у текстильній промисловості. Для неї характерне поєднання переваг помірних цін, якості та сусідства між країнами.

По-перше, це залежні відносини між представниками ЄС 27. Наслідком є ціновий тиск, що, в свою чергу, створює можливість втрати замовлень та переміщення виробництва до інших, часто дешевших місць виробництва, що є ознакою міжнародної фрагментації виробництва.

По-друге, помічена переорієнтація угод про реекспорт/реімпорт виготовлених структурних елементів (outward processing trade) з країн, що були у них на чільних місцях, тобто з Польщі, Угорщини, Чехії. Тільки-но ціни у текстильній промисловості зросли, фірми цих країн опинилися «за межею цін» через нижчу вартість виробництва в інших регіонах, особливо у Румунії, Болгарії, а протягом останнього часу – в Україні та Словаччині.

Нині налагоджене глобальне виробництво електроприладів та обладнання до них, яке організували за допомогою міжнародних виробничих мереж багатонаціональні корпорації. Визначаючи майбутнє виробничих мереж, говоримо про їх організацію за географічними регіонами: материнська компанія та схоже (але не ідентичне) виробництво в інших регіонах (Азії, Європі, Північній Америці). Ці регіональні мережі складаються з фірм, які розміщені на території, що передбачає високі витрати, координуючи діяльність у країнах зі середнім і маловитратним виробництвом. Скажімо, міжнародна виробнича мережа в Азії може мати корпоративні центри компаній у Японії, регіональні центри управління, у Сінгапурі й працемістке виробництво у Таїланді та Індонезії. Так само американські та японські інвестори в Центральній Європі координуватимуть їх регіональну діяльність із позиції попередньо створених західноєвропейських головних центрів управління.

Багатонаціональні корпорації мають тенденцію до побудови тісної мережі на внутрішній території, яку визначають як «регіональний центр мережі». Ця форма організації дає змогу зменшити витрати, використовуючи модель міжнародної фрагментації виробництва. Таким чином, відкриття Центральної Європи до інвестування надає європейським фірмам нові можливості розширювати центри регіональних мереж. Потрібно виділити фактори характерні лише для Європи, які є підґрунтям для розвитку виробничих мереж у Центральній Європі.

По-перше, з 1989 р. американські й азійські багатонаціональні фірми сконцентрували своє інвестування у заснованих інвестиційних зонах у Великобританії. Наприклад, Шотландія, яка випускала комп'ютери Compaq та IBM, отримала назву «Силіконової долини» з напівпровідниковими виробничими заводами, якими керують компанії типу NEC. Вельс є важливим споживачем електронної продукції заводів, котрі заснували Matsushita, Sharp, Sony. Великобританія нагромаджувала дуже великі запаси японських ПШ та продовжує робити це, незважаючи на низьку вартість кваліфікованої робочої сили, доступної тепер у Центральній Європі. Виробництво електронної продукції у Великобританії є досконалим і не конкурує з мережами, сформованими у Центральній Європі. Великобританія продовжує приваблювати інвестиції у більш капіталомісткі галузі, а Центральна Європа приймає ПШ у працевісткі технології. Ситуація у центральноєвропейських мережах поліпшуватиметься за допомогою новостворених східноспрямованих місць виробництва, що здійснюватимуть функції повузлового збирання і не потребуватимуть високої кваліфікації робочої сили.

По-друге, європейські ринки були більш захищеними від тиску конкурентних виробників. Ця протекція здійснена за допомогою національних політичних домовленостей, що обмежують закордонний доступ до європейських ринків через кількісні обмеження, послаблюючи таким чином цінові тиски на європейських виробників.

Створення мереж у країнах Центральної Європи продовжує бути поступовим процесом із рівнем закордонних інвестицій у виробництво електронного й електричного устаткування значно нижчим, ніж у Південно-Східній Азії, що відповідно і відображається на рівнях виробництва.

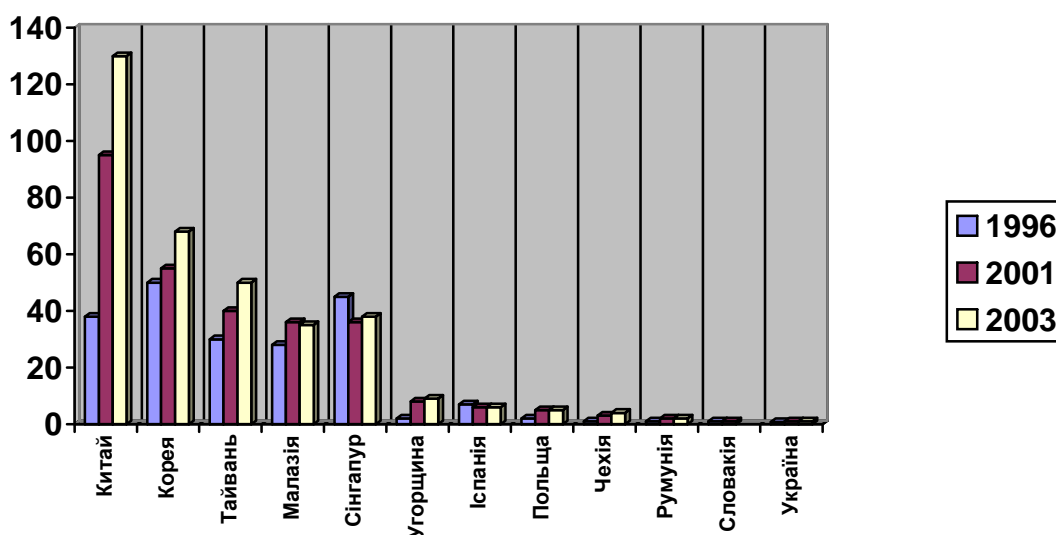


Рис.1. Виробництво електронної продукції в окремих країнах, млрд. дол. [9, 3].

На рис. 1 показано порівняння країн Східної Азії та місце країн ЦС Європи у виробництві електроприладів і складових до них.

Виробники Philips та Siemens лідирують у фрагментації свого виробництва, вибираючи місце виробництва географічно та з нижчою вартістю робочої сили. Philips будує мережі в Угорщині та Польщі. Корейські фірми (Samsung і Daewoo) розглядали Центральну Європу як виробничу платформу для європейського ринку. В той же час американські корпорації поширили свої виробничі функції на Угорщину (ІВМ встановили завод повузлового збирання), крім того, поширили свої європейські операції на Чехію та Румунію. Розглядають три групи компаній, що створюють виробничі мережі електроустаткування та обладнання до них у Центрально-Східній Європі: (фірма-)виробник комплектуючого обладнання, виробництво на цільові замовлення, місцеві фірми з виробництва електронного та електричного обладнання. До (фірм-)виробників комплектуючого обладнання належать компанії Phillips, Siemens, Nokia, Motorola, Sony, Matsushita, Samsung. Виробництво на цільові замовлення – Flextronics, Celestica, Jabil, Solectron, Sanmina, Zollner, Elcoteq, PCSM. До місцевих фірм з виробництва електронного та електричного обладнання, що пережили перехідний період, належать Hungarian Videoton і Czech Tesla Esimex. Центрально-Східна Європа отримала значну частку європейського виробництва на цільові замовлення. Європейські компанії Phillips, Siemens, Alcatel, Ericsson, услід за корейським виробником Samsung першими відреагували на стратегічні можливості, що виникли після «відкриття» Центрально-Східної Європи. Протягом кількох років Philips організувала мережу зі 17 субпостачальників у Угорщині.

III є першочерговим засобом інтеграції електрообладнання ЦСЄ у міжнародні виробничі мережі. Центральна Європа (Угорщина, Чехія та Польща) була групою країн, що першими стали цільовими для розміщення фрагментованих виробничих блоків у побудові виробничих мереж, у той час коли східні країни, в т. ч. Україна, утворили групу другого етапу. ЄС – головне джерело попиту на продукцію електротехнічної галузі ЦСЄ.

Природа іноземного інвестування значно відрізняється за країнами. Після звільнення Центральної Європи від комунізму Чехія мала найвищий рівень електронної промисловості. Вершиною чеського електрообладнання був завод Tesla у Рознові, потребуючи лише деяких know-how. Незважаючи на свою технологічну вмільсть, країна ще не використала всі можливості міжнародної фрагментації виробництва і прямого іноземного інвестування. Угорщина з її історично тісним зв'язком із західними фірмами та виробничими мережами стала так званою базою постачання з дешевою висококваліфікованою робочою силою.

Слід відзначити, що високорозвинені країни Європи залишаються найбільшими реципієнтами прямих іноземних інвестицій у світі. Зростаючої тенденції набирають країни Східної Європи. А західноєвропейські країни – світові лідери з постачання ПІ. У 2004 р. сама лише Західна Європа нараховувала 58,1% обсягу ПІ та 58 із 100 найбільших транснаціональних корпорацій у світі, випереджаючи Північну Америку й Північну Азію. П'ять країн (Німеччина, Франція, Великобританія, Нідерланди, Швейцарія) разом налічують 40,3% світових ПІ, та 47 із 100 найбільших транснаціональних корпорацій [2, 40].

Інвестування з німецькомовних країн домінують у виробничих галузях (автомобільна та виробництво електроприладів). Компанії у цій галузі мають добре розвинені великомасштабні стратегії переміщення виробництва (міжнародної фрагментації виробництва) у східноєвропейські країни, щоб отримати прибуток від низької вартості робочої сили та переваг нового ринку. Це пояснює високий рівень німецького інвестування у країни Східної Європи (70% робочих місць, створених між 2002 та 2005 рр.) [2, 50].

Протягом цього самого періоду японські та корейські компанії також концентрують своє інвестування у країнах Східної Європи, щоби налагодити низьковитратне виробництво та постачати своїм товаром увесь континент. Наприклад, 71% робочих місць, створених японськими компаніями, базовані саме у східноєвропейських компаніях.

Американські інвестиції географічно чітко спрямовані у Західну Європу (дві третини робочих місць). У традиційних виробничих галузях американські інвестиції можуть бути скеровані у Східну Європу, але не з тією метою, що й німецькі автомобільні виробники. Для здешевлення виробництва вони спрямовані на Азію чи Мексику. Та коли США обирає виробництво в Європі, то це з наміром доступу до високоякісних ресурсів.

Широкомасштабні інвестиційні проекти у Східній Європі (294 робочі місця в одному проекті порівняно зі 113 у Західній Європі) пояснюються розвитком великих заводів і значною концентрацією робочих місць у кожному проекті.

Східна Європа приваблює виробництво у автомобільній промисловості та виробництві електроприладів і складових компонентів до них. На Західну Європу припадає велика частка сектору послуг, високих технологій. Таким чином, між цими двома великими групами країн (Центрально-Східна і Західна Європа) є чіткі відмінності щодо формування міжнародних виробничих мереж:

У межах Центрально-Східної Європи спостерігається міграція інвестицій у напрямку нових країн (Румунія, Болгарія, й, особливо Польща в 2005 р.) у виробництво, що є джерелом зростання робочих місць.

Автомобільна та електронна галузі разом дають 38,7% міжнародних мобільних робочих місць, створених у Європі між 2002–2005 рр. Автомобільна промисловість зазнала певної стагнації у період, коли сектор послуг (програмне забезпечення, комерційні та особливо фінансові послуги) мав тенденцію до зростання. Ці коливання спричинені певним зниженням у наявності привабливих місцевих переваг розміщення у Східній Європі для країн Західної Європи (особливо для компаній німецьких виробників).

За даними UNCTAD, найпривабливішими країнами ЦСЄ для залучення ПІ є такі країни (відповідно до ступеня привабливості): Польща, Чехія, Угорщина, Румунія, Словаччина, Словенія, Болгарія, Україна, Естонія, Латвія, Литва.

Потрібно зазначити, що у 2005 р., за даними дослідження UNCTAD, саме переміщення таких корпоративних функцій, як виробництво, мало найбільший відсоток у діяльності корпорацій.

Але, аналізуючи проблематику міжнародних виробничих мереж, брати до уваги лише ПІ замало. Переваги розміщення виробничих блоків (фрагментів) через призму процесу міжнародної фрагментації досліджені за допомогою різниці у різних факторах (візьмемо до уваги рівні доходів країн). Різниця між перевагами розміщення (наприклад ВВП на душу населення) між Західною та Центрально-Східною Європою є не дуже помітною на відміну від східноазійських країн. Яскраво це ілюструє табл. 1.

Таблиця 1.

ВВП на душу населення країн Західної Європи та Центрально-Східної Європи на 2005 і 2006 рр. [12].

Західна Європа, дол.			Центрально-Східна Європа, дол.		
Країна	2006 рік	2005 рік	Країна	2006 рік	2005 рік
Люксембург	55600	58900	Словенія	21000	19600
Норвегія	42400	40000	Чеська рес- публіка	18100	16800
Швейцарія	35300	33800	Естонія	16400	14300
Ісландія	34900	31900	Угорщина	16100	14900
Сан-Маріно	34600	34600	Словаччина	15800	14500
Ірландія	34100	31900	Литва	13900	
Данія	33400	32200	Латвія	13000	11500
Австрія	32900	31300	Польща	12700	12000
Бельгія	31900	30600	Хорватія	11600	11200

Великобританія	30900	29600	Болгарія	9000	
Фінляндія	30600	29000	Румунія	8400	
Нідерланди	30600	29500	Білорусія	7700	6800
Франція	30000	28700	Україна	6800	6300
Швеція	29800	28700	Молдова	2100	1900
Німеччина	29800	28700			
Італія	28400	27700			
Монако	27000	27000			
Іспанія	25200	23300			
Ліхтенштейн	25000	25000			
Фінляндія	25000				
Греція	22800	21300			
Кіпр	20300	20300			
Мальта	19000	18200			
Португалія	18600	17900			

Обмежений попит на внутрішньому ринку країни більшою мірою залежить від низького доходу на душу населення. На основі викладеного можна проаналізувати дані та провести аналогії щодо того, які країни найчастіше залучені у міжнародні виробничі мережі, взявши до уваги їх рівень ВВП на душу населення й рівень іноземного інвестування відповідно.

Отже, Бельгія, Франція, Німеччина, Нідерланди, Норвегія, Іспанія, Швеція, Великобританія, Португалія, Австрія є членами більшості виробничих мереж у Європі відповідно до всіх перерахованих факторів. Це, так би мовити, мережі першого етапу існування їх як таких у Європі. А Польща, Чехія, Угорщина, Румунія, Словаччина, Словенія, Болгарія, Україна, Естонія, Латвія, Литва – складові виробничих мереж та цільові для входження у міжнародну виробничу мережу другого етапу.

The special features of international production networks' dissemination on Central East Europe were considered, particularly in car industry, textile sector of economy and production of electricity. The role of FDI and GDP per capita in forming of international production networks was considered.

Література

1. *Building Production Networks in Central Europe: The Case of the Electronics Industry* Greg Linden, Working Paper 126, July 1998. – P. 39.
2. *European Union foreign direct investment yearbook 2006. Data 1999–2004 European Communities, 2006.* – P. 137.
3. *International production networks in the auto industry: Central and Eastern Europe as the low end of the west European car complex*, Rob van Tulder and Winfried Ruigrok. – P. 36.
4. *Integrating Central and Eastern Europe in the European Trade and Production Network*, Francoise Lemoine, Berkeley Roundtable on the International Economy (University of California, Berkeley) Year 1998 Paper BRIEWP107. – P. 50.
5. *German Production Networks in Central/Eastern Europe Between Dependency and Globalisation* Julie Pellegrin, January 1999. – P. 38.
6. *How Do We Define Value Chains and Production Networks?* Timothy J. Sturgeon Massachusetts Institute of Technology Background Paper Prepared for the Bellagio Value Chains Workshop, September 25 – October 1, 2000. – P. 22.
7. *Report on international investment in Europe 2006 Issue – Overview*, May, 31. – P. 25.
8. *Tales from the ‘Global’ Economy: Cross National Production Networks and the Re-organization of the European Economy* John Zysman, Eileen Doherty, Andrew Schwartz, June 1996. – P. 58.
9. *The electronics industry in Central and Eastern Europa: a new global production location*, Slavo Radošević. – P. 15.
10. *What location advantages do MNE research subsidiaries in Europe value highest?* by Lee Davis, Department of International Economics and Management Copenhagen Business School Paper presented to the DRUID Summer Workshop, Rebild, Denmark, 15–17 June 2000. – P. 26.
11. <http://www.bmw.com>
12. <http://www.theodora.com>

Цуп О., Лазарович М.

ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЧЕСЬКОЮ РЕСПУБЛІКОЮ (1993–2004 рр.)

Досліджуються торговельно-економічні відносини між Україною та Чеською Республікою у 1993–2004 рр. Проаналізовано договірно-правову базу, сучасний рівень та перспективи розвитку економічних відносин між двома державами.

Торговельні відносини між Україною та Чеською Республікою мають багаті історичні традиції, значною мірою зумовлені географічною