

А. С. ГЛУЩЕВСЬКА

## ВПЛИВ ТНК АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ ФРН НА ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ КРАЇН, ЩО ПРИЙМАЮТЬ (НА МАТЕРІАЛАХ VOLKSWAGEN GROUP ТА МЕКСИКИ)

Стаття присвячена вивченню економічних ефектів від присутності транснаціональних корпорацій автомобільної галузі для приймаючих країн. Доведено, що обсяг вкладених прямих капіталовкладень позитивно корелює з темпами економічного зростання реципієнта прямих іноземних інвестицій. Короткий огляд системи міжнародного виробництва автомобільних ТНК ФРН засвідчив факт неспинного переміщення виробничих потужностей у регіон Латинської Америки, якому притаманний динамічний розвиток навіть в умовах посткризової нестабільності світового господарства. Підвищення добробуту Мексики пов'язано з вкладенням в її економіку високоякісних інвестицій автомобільними ТНК внаслідок вигідного географічного положення, наявності дешевої робочої сили та розвинутої сировинної бази. На основі проведеного системного аналізу автор приходять до висновку, що описані двосторонні міжнародні економічні відносини в межах Мексика – Volkswagen AG справляють позитивний вплив на обох акторів. Так, для Volkswagen Group це суттєве зниження кінцевої собівартості продукції, а для мексиканської економіки – зростання експортного потенціалу та показника національного капіталоутворення, підвищення рівня кваліфікації робочої сили, опанування нових технологій і, таким чином, залучення Мексики до глобальних економічних процесів та єдиного економічного простору.

Ключові слова: транснаціональні корпорації, міжнародне виробництво, приймаюча країна, прями іноземні інвестиції, автомобільна промисловість, економічне зростання.

## ВЛИЯНИЕ ТНК АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ФРГ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ ПРИНИМАЮЩИХ СТРАН (НА МАТЕРИАЛАХ VOLKSWAGEN GROUP И МЕКСИКИ)

Статья посвящена изучению экономических эффектов от присутствия транснациональных корпораций автомобильной отрасли для принимающих стран. Доказано, что объем вложенных прямых капиталовложений положительно коррелирует с темпами экономического роста реципиента прямых иностранных инвестиций. Обзор системы международного производства автомобильных ТНК ФРГ засвидетельствовал факт непрерывного перемещения производственных мощностей в регион Латинской Америки, которому присуще динамичное развитие даже в условиях посткризисной нестабильности мирового хозяйства. Повышение благосостояния Мексики связано с вложением в ее экономику высококачественных инвестиций автомобильными ТНК вследствие выгодного географического положения, наличия дешевой рабочей силы и развитой сырьевой базы. На основе проведенного системного анализа автор приходит к выводу, что описанные двусторонние международные экономические отношения в рамках Мексика – Volkswagen AG оказывают положительное влияние на обоих. Так, для Volkswagen Group это существенное снижение конечной себестоимости продукции, а для мексиканской экономики – рост экспортного потенциала и показателя национального капиталообразования, повышение уровня квалификации рабочей силы, освоение новых технологий и, таким образом, приобщение Мексики к глобальным экономическим процессам и единому экономическому пространству.

Ключевые слова: транснациональные корпорации, международное производство, принимающая страна, прямые иностранные инвестиции, автомобильная промышленность, экономический рост.

## THE INFLUENCE OF GERMAN AUTOMOBILE INDUSTRY TNCs ON ECONOMIC GROWTH OF HOST COUNTRIES (BASED ON VOLKSWAGEN GROUP AND MEXICO DATA)

This article is devoted to the study of the economic effects imposed by the presence of transnational corporations in automotive industry on the host countries. The paper shows that the amount of the direct investment is positively correlated with the pace of economic growth of the foreign direct investment recipient. Overview of the system of international production of German automotive TNCs underlined the fact of continuous movement of production facilities in Latin America – the region with dynamic development even within the terms of the post-crisis volatility of the global economy. Increasing prosperity of Mexico is closely related to the investment of a high quality provided in its economy by the automotive TNCs. The key factors are advantageous geographical location, cheap labour force and developed raw materials base. On the basis of the system analysis the author concludes that the bilateral economic relations within the chain Mexico – Volkswagen AG have a positive impact on both actors. Thus, the positive effects for the Volkswagen Group include a significant reduction in the final cost of production, while the Mexican economy benefits from the growth of export potential and domestic capital formation, improvement in the workforce skills, and development of new technologies. This, in turn, empowers Mexico as a player in the global economic processes

*and a single economic space.*

**Keywords:** *transnational corporations, international production, host country, foreign direct investment, automotive industry, economic growth.*

**Постановка проблеми.** Посилення ролі прямих іноземних інвестицій у розвитку міжнародних економічних відносин призвело до трансформації усієї системи світового господарства і переходу від «економіки ринку», заснованої на торгівельних зв'язках, до «економіки виробництва», в основі якої покладено інвестиційну діяльність. Нова модель світового господарства і міжнародних економічних відносин передбачає глобальне транскордонне співробітництво і гегемонію потужних стратегічних альянсів та багатонаціональних корпорацій, які стимулюють розвиток єдиного світового економічного простору та послаблюють роль держави як економічного агента.

Користуючись перевагами інтерналізації, розміщення та власності, ТНК як головний актор у міжнародних економічних відносинах охоплює та контролює цілі галузі світового господарства, акумулює і перерозподіляє значні інвестиційні та фінансові потоки, стимулює інноваційну діяльність, інтенсифікує розвиток світової економіки.

Проте, для приймаючої країни акцепт ПІІ може означати не тільки покращення кількісних та якісних показників розвитку (зниження безробіття, позитивний торгівельний баланс, підвищення конкурентоспроможності економіки в цілому, запровадження нових технологій виробництва продукції, численні інновації), а й можливе перетворення в місце накопичення морально застарілих та екологічно небезпечних технологій, експансію іноземними агентами найбільш розвинених галузей економіки чи, навпаки, нав'язування неперспективних напрямків в системі корпоративного розподілу праці. Погіршення кон'юнктурного циклу в країні, що приймає іноземні капіталовкладення, загрожує різким скороченням рівня виробництва на закордонних філіях ТНК або ж навіть його повним згоранням, відповідно, і погіршенням рівня добробуту країни. Трансфертне ціноутворення, встановлення монопольних цін на кінцеву продукцію, відсутність законодавчої бази щодо регламентації діяльності ТНК та неможливість регулювання з боку держав та міжнародних організацій, тенденція до спрощення міжнародних економічних операцій до внутріфірмових ТНК вказує на неоднозначний характер впливу корпорацій на економічне зростання приймаючих країн.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Теоретичні засади взаємовідносин ТНК та приймаючих країн розглядає у своїх численних публікаціях український науковець, провідний фахівець у галузі міжнародних фінансів О.І. Рогач. Зокрема, у своїй роботі «Міжнародні інвестиції» автор характеризує такі найголовніші аспекти впливу на економічне зростання країн-реципієнтів прямих іноземних інвестицій, як роль транснаціональних корпорацій у процесі капіталоутворення приймаючих країн, в тому числі і у зміні динаміки експорту в акцептантів ПІІ, розглядає місце ТНК у передачі технологій, розвитку людських ресурсів, зростанні зайнятості та формуванні бази управлінських знань [1, с.389–527]. Так, у книзі «Транснаціональні корпорації» в межах аналізу впливу ТНК на приймаюче середовище автор наголошує на численних позитивних економічних ефектах від присутності корпорацій – це і полегшення формування ринкового середовища, здійснення структурних зрушень в економіці, модернізація порівняльних переваг країни, що приймає ПІІ, а також адаптація структури її національної економіки до вимог інноваційного процесу. Саме ці параметри, на думку науковця, і визначають якість вкладених інвестицій. Під високоякісними ПІІ він розуміє такі капіталовкладення, що мають інтенсивні прямі та зворотні зв'язки з внутрішнім сектором економіки, з сильною експортною орієнтацією або відчутним ефектом розширення технології та знань [2, с.224–306].

Глобальна автомобільна промисловість – висококонцентрована галузь, 75% загальносвітового виробництва в межах якої припадає на шість транснаціональних корпорацій [3, с.16]. Тому ґрунтовне вивчення впливу операцій ТНК на економічне зростання приймаючих країн саме на матеріалах автомобільної галузі становить значний науковий інтерес і практичну цінність.

Розглядаючи сучасні тенденції та перспективи розвитку глобальної автомобільної промисловості на 2020 рік, спеціалісти аудиторської компанії "Deloitte" у своїй доповіді підкреслюють, що у посткризовий період глибокі структурні зрушення відбулись і в автомобільній галузі. Прагнення до усунення надлишкових виробничих потужностей та зниження собівартості кінцевої продукції спричинили докорінну перебудову системи міжнародного виробництва транснаціональних автокорпорацій. Уніфікація глобальних платформ архітектури автомобіля та конвергенція деяких бізнесових структур різних галузей та рівнів здавалась логічним кроком до трансформації системи взаємозв'язків в окремій індустрії. Значних змін зазнала і географічна конфігурація глобального ланцюгу створення вартості ТНК – перенесення та максимальна концентрація виробничих потужностей в Індії, Китаї та зоні вільної торгівлі НАФТА має в основі цілком обґрунтовані економічні мотиви [4, с.2].

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

Теоретичні доробки професора Джонса підтверджуються і статистичними даними, наданими у «Доповіді про світові інвестиції – 2012» – щорічному виданні Конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку. Так, приплив прямих іноземних інвестицій у Латинську Америку та Карибський басейн протягом 2011 року збільшився на 17% та досяг 217 млрд дол. Аналітики наголошують, що позитивна динаміка інвестування у даний регіон зберігається за рахунок активних капіталовкладень у країни Південної Америки, де зафіксовано збільшення потоків ПІІ на 34%. Вищенаведена тенденція пояснюється розширенням споживчих ринків, високими темпами економічного зростання та наявністю природних ресурсів на теренах регіону Півдня [6, с.52–55].

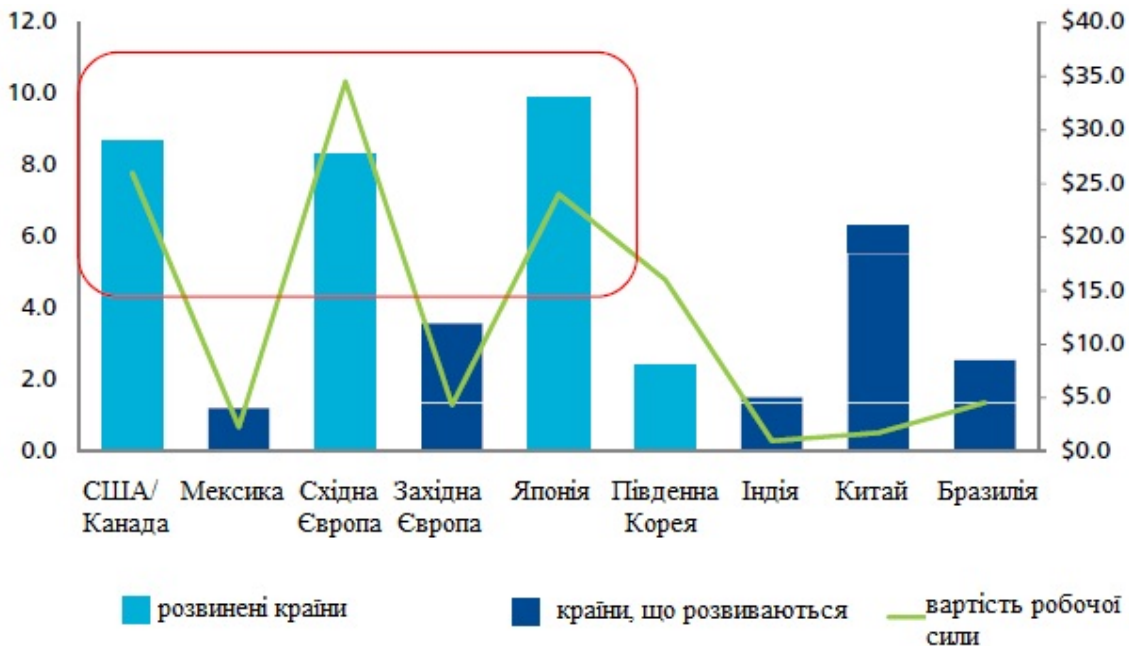
Подібна до загальносвітової тенденція до прямих капіталовкладень в економіку країн Азії та Латинської Америки та перенесення виробничих потужностей на їх терени зафіксована в останній аналітичній записці Об'єднання німецьких автовиробників (VDA), присвяченій дослідженню систем міжнародного виробництва ТНК автомобільної галузі ФРН та їх географічній диверсифікації за останні 15 років. Спеціалісти відзначають, що динамічна розбудова глобального ланцюга створення вартості німецьких автомобільних підприємств на сучасному етапі припадає на такі локації, як Китай, Індія та Мексика [7, с.10–13].

Дійсно, більшість дослідників сходяться на думці, що прямі іноземні інвестиції ТНК ФРН у країни Латинської Америки мають важливе значення для сталого розвитку регіону в цілому [8, с.256; 9, с.3]. З іншого боку, аналітики наголошують, що ці міжнародні економічні відносини набувають і для німецької сторони все більш значимого характеру [10, с.32–33; 11, с.5–6]. Наприклад, ще у 2002 році обсяг виробництва на зарубіжних філіях корпорацій ФРН у Латинській Америці загальною вартістю у 57 млрд євро майже в чотири рази перевищив показник експорту німецьких товарів та послуг у регіон (14,9 млрд євро), причому основна частина німецького виробництва припадала на Бразилію (19,8 млрд євро) та Мексику (26,7 млрд євро), що становило майже 5% ВВП кожної країни [12, с.160].

**Мета статті.** Головною метою статті є об'єктивна оцінка впливу діяльності транснаціональних корпорацій автомобільної галузі ФРН (зокрема, концерну "Volkswagen AG") на економічне зростання приймаючої ПІІ Мексики за наступними параметрами: вплив ТНК на процес капіталоутворення, динаміку обсягів експорту, розвиток потенціалу робочої сили, застосування продуктів НДДКР та передачу технологій.

**Виклад основного матеріалу.** Світова економічна криза прискорила глибокі структурні зрушення у глобальній автомобільній промисловості. Виробництво транспортних засобів – складний високотехнологічний процес, до якого залучено велику кількість

економічних акторів різних галузей промисловості. Так, сучасний автомобіль складається у середньому з 10 тис., а іноді з 12,5 тис. різноманітних деталей [13, с. 16]. Враховуючи, що на постачальників комплектуючих та стандартизованих компонентів припадає майже 2/3 собівартості кінцевої продукції [3, с. 16], цілком логічним кроком до зниження вартості транспортних засобів стало перенесення виробничих потужностей до центрів із відносно низькими видатками на виготовлення продукції – до Індії, Китаю чи країн-учасниць зони вільної торгівлі НАФТА.



**Рис. 1. Порівняльна діаграма кількості виготовлених автомобілів, млн шт., і вартості робочої сили в окремих країнах, дол./год. станом на 2008 р. (джерело: [4, с. 3])**

Географічна конфігурація системи міжнародного виробництва ТНК ФРН також зазнала значних змін. Прагнення до зниження собівартості продукції та посилення конкурентної боротьби на міжнародному ринку стали головним мотивом інтернаціоналізації виробництва автокорпорацій Німеччини. Станом на 2011 рік, провідні ТНК ФРН володіли понад 2000 заводами та цехами у більш ніж 70 країнах 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% [7, с. 4].

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 [14, с.46]. Таким чином, зарубіжна діяльність ТНК ФРН автомобільної галузі характеризується більш високою активністю і демонструє зростання у 120%.

Система міжнародного виробництва автокорпорацій Німеччини має класичний вигляд: майже 44% загального обсягу зарубіжних філій знаходиться у країнах Східної Європи. Це пояснюється так званим «ефектом сусідства», ядром теорії просторових капіталовкладень, коли країни-реципієнти ПІІ знаходяться у безпосередній близькості до інвестора не тільки в географічному, а і в економічному, соціальному, культурному та історичному плані [16, с. 44].

Окреме місце у глобальному ланцюзі створення вартості ТНК ФРН автомобільної галузі посідає Китай – його частка зросла з 6% до 11% за рахунок потрібного збільшення виробничих потужностей вищевказаних корпорацій.

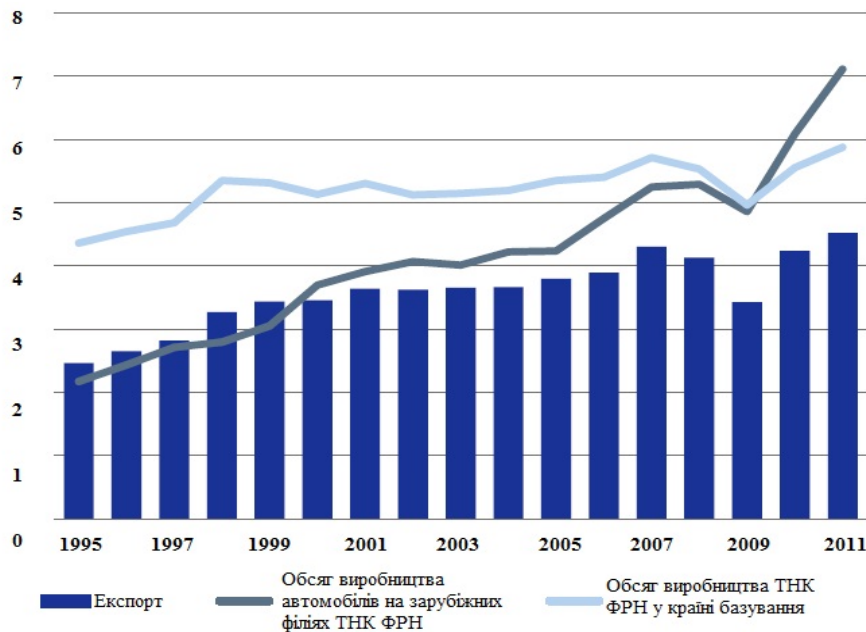


Рис. 2. Ретроспективна динаміка експорту та обсягів виробництва ТНК ФРН на зарубіжних філіях та у країні базування, 1995–2011 рр., млн євро (джерело: [15, с. 4])

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, навпроти, є стратегічним місцем локалізації виробничих потужностей – 400 об'єктів складають 24% зарубіжних активів ТНК ФРН. Натомість їх присутність в країнах Африки після невеликого зростання всередині 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 [7, с.10].

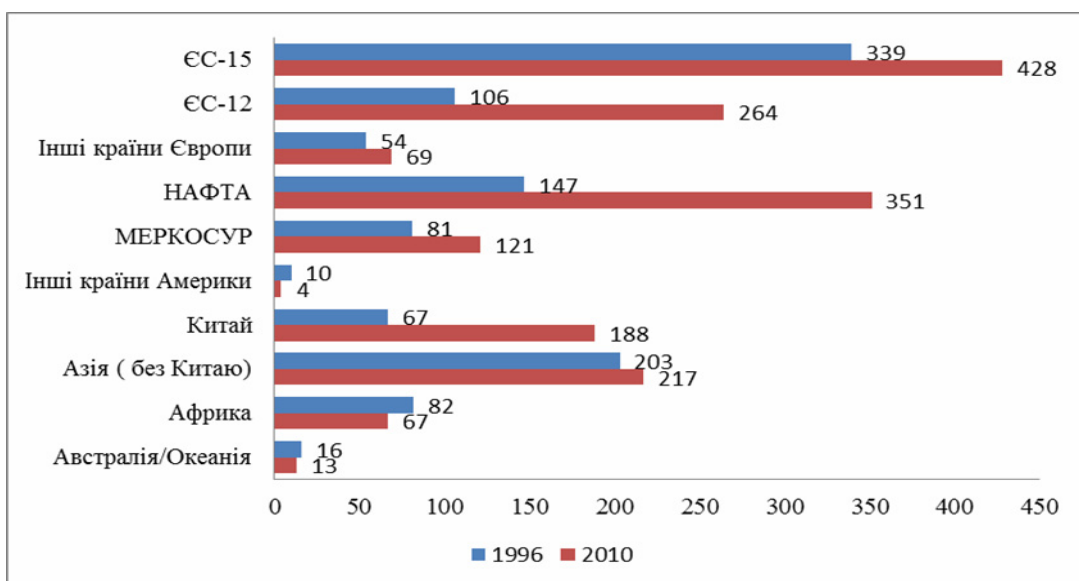


Рис. 3. Порівняльна діаграма розміщення виробничих потужностей автомобільних ТНК ФРН в окремих регіонах світу, на 1996 та 2010 рр. (джерело: [7, с. 5])

Сучасний стан та напрями розвитку географічної диверсифікації ТНК ФРН не лише підтверджує, а й повторює загальносвітову практику ведення міжнародного бізнесу в сфері автомобільної промисловості: країнами, що продемонстрували найбільший приріст (майже вдвічі) об'єктів системи міжнародного виробництва німецьких виробників транспортних засобів є такі країни, як Китай, Індія та Мексика. Так, протягом 1996–2010 рр. кількість зарубіжних виробничих потужностей ТНК ФРН в Китаї зросла більш ніж на 180% і нараховувала 188 об'єктів. Це на 2 п.п. менше за кількість подібних виробничих точок в усіх разом взятих країнах Азії [7, с.11–12].

Таблиця 1

**Динаміка зростання зарубіжних виробничих потужностей ТНК ФРН автомобільної галузі в окремих країнах, 1996–2008 рр., шт. об'єктів (джерело: [7, с. 12])**

	<b>Індія</b>	<b>Китай</b>	<b>Мексика</b>
<b>1996</b>	34	67	44
<b>2004</b>	52	137	88
<b>2010</b>	76	188	112

Присутність автомобільних ТНК та залучення їх до глобального ланцюга створення вартості місцевих виробників з Мексики зафіксовано ще у 1925 році. Головними порівняльними перевагами, якими володіла на той час Мексика, були дешева сировина та робоча сила, гнучке природоохоронне законодавство та можливість доступу на ринки Канади, США та інших країн Латинської Америки.

Вигідне географічне положення стало основною передумовою розвитку потужної експортної платформи – наявність розвиненої транспортної інфраструктури відкривала шляхи до усіх країн Південної та Північної Америки, а вихід до моря забезпечував безперешкодні поставки продукції на європейські та азійські ринки. Таким чином, у 1993 р. за показником вартісного обсягу експорт автомобілів, автозапчастин і легкових вантажівок входив до топ-10 експортних галузей Мексики, а у 2003 році вже знаходився у топ-3; у тому ж році Мексика займала 8 місце серед найбільших виробників автомобілів у світі, десяте – за обсягом експорту транспортних засобів. У 1993 році частка товарних позицій «легкові автомобілі», «автозапчастини» і «вантажівки» склала 13,4% загального експорту Мексики, в той час як в 2003 році вона збільшилась 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%. Отже, мексиканська продуктивність в трьох секторах автомобільної промисловості випереджала зростання світового експорту, висунувши Мексику в першу десятку експортерів з 1993 по 2003 рік [17, с.16–20].

Слід також зазначити, що за цей період сальдо торгівельного балансу підгалузі виробництва автозапчастин змінилося з позитивного на негативний, в той час як підгалузі легкового автомобілебудування і виробництва вантажівок збільшили свої позитивні сальдо, тобто Мексика імпортує більше автозапчастин і комплектуючих, ніж експортує, незважаючи на збільшення на 248% вартості експорту цієї підгалузі. Це статистично підтверджує факт переміщення виробничих потужностей ТНК на територію Мексики.

Дійсно, до 2003 року лише 8 з 18 автовиробників, продукція яких була представлена на мексиканському ринку, мали виробничі потужності всередині чотирьох основних автомобільних кластерів. Серед них можна назвати, наприклад, і кластер ТНК "Volkswagen AG" в штаті Пуебла, де з 1962 року розміщена стратегічно важлива група постачальників і представників суміжних галузей. Це частина кластеру Центральний Схід (Center East), до якого входять штати Ідальго, Мехіко, Морелос, і Тласкала. Тут концерн до сих пір отримує різноманітні запчастини, деталі та комплектуючі від 300 постачальників. Більшість виробників рівня Tier-1 в Пуебла мають німецьке походження, оскільки «Велика трійка» ТНК ФРН (Volkswagen, BMW, Daimler) вважали стратегічно необхідним розміщення постачальників такого рівня 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 і для місцевих постачальників рівня Tier-2, надавши можливість мексиканським виробникам автозапчастин у конкурентній боротьбі за увагу німецьких Tier-1 підвищувати власну компетенцію.

Жорстка конкуренція серед великої кількості місцевих постачальників рівня Tier-2, Tier-3 та Tier-4 призвела до інтенсивного суперництва в галузі, коли конкуренти змагаються за отримання або навіть збереження своєї частки на місцевому ринку. Раціоналізація та автоматизація виробництва вимагає від них застосування у виробництві результатів НДДКР та складних технологій з метою підвищення стандартів продуктивності, які необхідні для задоволення підвищених потреб зарубіжних транснаціональних корпорацій. Саме таким чином продуктивність праці в галузі кінцевої продукції протягом 1993–2003 років зросла на 220%.

Цікавим кейсовим випадком можна вважати досвід концерну "Volkswagen AG" – за даними дослідження, він мав прямі зв'язки з 285 місцевими виробниками, які відповідали оголошеним критеріям ТНК. Допомігши 200 з них пройти сертифікацію за безпосередньої участі власного Інституту навчання та розвитку (Institute of Training and Development), корпорація вже до 2000 р. окупила 60% своїх прямих капіталовкладень у місцевих постачальників.

Цілком природно, що присутність автомобільних ТНК значно вплинула на якість робочої сили Мексики. Автомобільна промисловість стала головним роботодавцем у сфері виробництва, забезпечивши роботою 2004 році майже 20% робочої сили. Відтак, підвищення рівня кваліфікації відбулось природним шляхом внаслідок високої конкуренції серед економічно активного населення. Кожен робітник мав персональну зацікавленість у підвищенні рівня власної освіти, удосконаленні своїх навичок та майстерності через економічну мотивацію (вища кваліфікація – вища оплата праці).

Розвиток кластеру Пуебла та розширення діяльності "Volkswagen AG" також позитивно вплинули на удосконалення такого ресурсу, як людський капітал. Високий рівень кваліфікації персоналу у поєднанні з вигідним географічним положенням, наявністю індустріального парку і міжнародних постачальників в регіоні дозволили корпорації "Volkswagen" надати Мексиці право ексклюзивного виробництва моделей New Beetle та Bora і експортувати їх на ринки розвинених країн – в США й Канаду [18, с. 90–97].

**Висновки.** Динамічне розширення глобального ланцюга створення вартості автомобільних ТНК ФРН протягом останніх 15 років відбувалось за рахунок концентрації та локалізації виробничих потужностей навколо регіону Латинської Америки, особливо в Мексиці. Так, з позиції інвесторів, основними порівняльними перевагами даної країни є парадоксальне поєднання таких факторів, як надшвидкого темпу економічного зростання та низької вартості сировини та робочої сили, лояльного природоохоронного законодавства та вигідного географічного положення.

Присутність ТНК в автомобільній промисловості Мексики має однозначно позитивний економічний ефект. Прямі капіталовкладення корпорації "Volkswagen AG" можна оцінити як високоякісні ПІ, оскільки по мірі розширення системи міжнародного виробництва вищевказаної ТНК на теренах Мексики було зафіксоване динамічне зростання загального обсягу експорту, збільшення рівня зайнятості та кваліфікації економічно активного населення, підвищення рівня технологічної оснащеності місцевих виробників, а отже, і застосування ними нових технологій шляхом трансферту з каналів зарубіжних філій автомобільних ТНК.

#### **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. Рогач О.І. Транснаціональні корпорації : [підручник для ВУЗів] / Олександр Ігорович Рогач. – К. : ВПЦ «Київський університет», 2008. – 399 с.
  3. Кондратьев В. Автопром: Кризис и инновации / В. Кондратьев // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 3. – С. 12–21.
  4. A new era. Accelerating toward 2020 – an automotive industry transformed // Deloitte Touche Tohmatsu, 2009, 32 p.
  5. Geoffrey Jones. Multinational strategies and developing countries in historical perspective // Harvard Business School, 2010, 58 p.
  6. World investment report 2012. Towards a new generation of investment police // United Nations Conference on Trade and Development (Geneva, Switzerland), 2012, 239 p.
  7. Auslandsaktivitäten der Deutschen Automobilindustrie // Verband der Automobilindustrie (Berlin), 2011, 18 S.
  8. Rösler P.: Investitionen ausländischer Unternehmen in Lateinamerika// Brennpunkt Lateinamerika (Institut für Iberoamerika-Kunde Hamburg), Nummer 23-04, 2004, S. 249-264;
  9. Sangmeister H., Thimm L.A. Kann Lateinamerika von der Globalisierung des Kapitals Profitieren? // GIGA-Focus (Institut für Lateinamerika Studien), Nummer 9, 2007, S. 1–7.
  10. Nunnenkamp P., Agarwal J.P.: Lateinamerika im internationalen Wettbewerb um deutsche Direktinvestitionen// Kieler Diskussionsträge (Institut für Weltwirtschaft Kiel), Nummer 215, 1993, S. 1-52;
  11. Nunnenkamp P. Deutsche Auslandsinvestoren in der Entwicklungsländer – Falle? // Kieler Diskussionsträge (Institut für Weltwirtschaft Kiel), Nummer 164, 1991, S. 1–19.
  12. Rösler P. Ausländische Direktinvestitionen in Lateinamerika // Brennpunkt Lateinamerika (Institut für Iberoamerika-Kunde Hamburg), Nummer 16 03, 2003, S. 155–166.
  13. Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Herausforderungen und Perspektiven für den Strukturwandel im Automobilssektor // WISO Diskurs (Berlin), 2010, 49 S.
  14. Jahresbericht 2012 // Verband der Automobilindustrie (Berlin), 2012, 234 S.
  15. Eric Heymann. Perspektiven deutscher Automobilhersteller in den Zukunftsmärkten // Deutsche Bank AG, DB Research (Frankfurt am Main), 2012, 16 S.
  16. Кузнецов А. Прямые иностранные инвестиции: «эффект соседства» / А. Кузнецов // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – № 9. – С. 40–47.
  17. 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.
  18. 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.
-