

ПРОБЛЕМЫ МИРОХОЗЯЙСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ И СТРАНОВОЙ АСПЕКТЫ (на примере североамериканского рынка)

А.С. Керобян

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

С начала 2000-х гг. автомобильное производство отдельных регионов и мира в целом подверглось значительным изменениям. Это было связано как с появлением новых игроков, так и с финансово-экономическим кризисом, охватившим всю мировую экономику. Автор анализирует расстановку сил в мировом автомобильном производстве с региональной точки зрения и рассматривает роль, которую продолжают играть ведущие ТНК автомобильного производства на североамериканском рынке до и после всемирного финансово-экономического кризиса. Рассматриваются тенденции в сфере слияний и поглощений крупных автопроизводителей, превративших мировой автопром в очень сложную, взаимосвязанную и взаимозависимую паутину.

Ключевые слова: автомобильное производство, ТНК, североамериканский рынок, СиП, финансово-экономический кризис

Автомобилестроение и автомобильная промышленность в целом, являясь одной из важнейших отраслей обрабатывающей промышленности мировой экономики, вызывают большой интерес разных авторов к процессам, происходящим в этой сфере. У разных авторов можно встретить работы, посвященные процессам становления автомобилестроения какого-либо региона, какой-либо страны, процессам слияний и поглощений (СиП) в этой сфере, также можно встретить работы, характеризующие процессы внутри самих автопроизводительных компаний (Р.М. Нуреев, А.И. Громов, И.П. Лебедева, Е.Н. Смирнов, М. Петровски, В. Кондратьев и др.).

Специфика данной работы состоит в том, что тут рассматриваются сразу несколько вопросов, связанных с мировым автомобильным производством: как появление новых игроков и возникновение кризиса повлияли на существующую до этого обстановку в сфере автомобилестроения, какую роль играли ведущие ТНК автомобильного производства в Северной Америке и как эта роль изменилась за предыдущее десятилетие.

Влияние новых игроков на региональную структуру мирового автомобильного производства

С начала 2000-х гг. до 2007 г. объемы производства в мировом автопроме непрерывно и стабильно росли. Если в 2001 г. на заводах автопроизводительных компаний, расположенных по всему миру, производилось 56,3 млн автомобилей, то в 2007 г. их количество достигло до 73,3 млн штук. За этот период среднегодовой рост производства автомобилей составил около 4,5% (рис.).

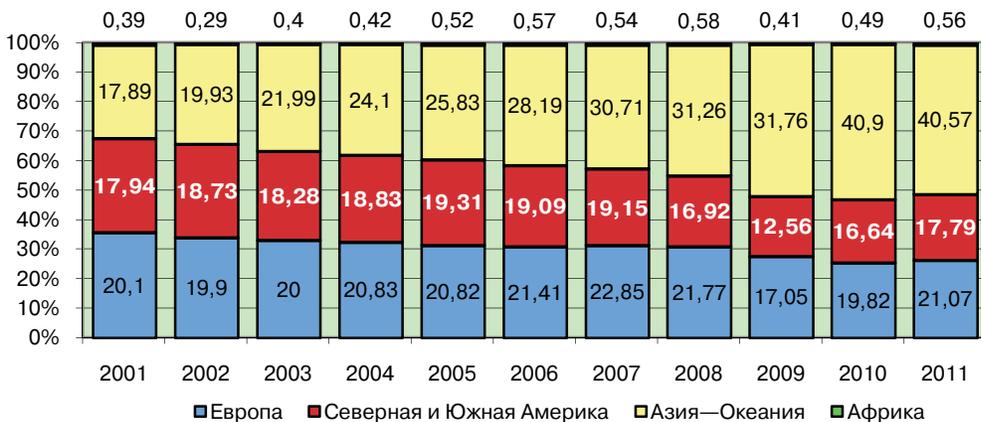


Рис. Объемы и доли отдельных регионов в мировом производстве автомобилей в 2001—2011 гг. (млн штук и %).

Источник: составлено автором по [1].

С наступлением финансово-экономического кризиса, влиянию которого подверглась как вся мировая экономика в целом, так и экономика отдельных регионов мира и отдельных стран, начали проявляться те проблемы, которые за предыдущие годы накопились в разных сферах мировой экономики. Исключением не была автомобильная промышленность. Вследствие кризиса в автомобильной промышленности количество производимых автомобилей резко упало. В 2008 г. производство упало на 3,7%, а в 2009 г. еще на 12,4%. В целом, в 2009 г. снижение объемов производства по сравнению с 2007 г., когда количество производимых автомобилей достигло исторического пика, составило более 15,6%. Последующие два года для автомобильной промышленности стали годами оживления и восстановления. В 2011 г. количество производимых автомобилей достигло нового исторического рекорда — около 80 млн штук.

За весь рассматриваемый период в мировом автомобильном производстве непрерывно увеличилась роль Азиатско-Тихоокеанского региона. Европа, которая еще в 2001 г. являлась лидером в производстве автомобилей, уже с 2002 г. сдала эту позицию Азиатско-Тихоокеанскому региону, а Северная и Южная Америка заняла 3-е место (см. рис.). Важно отметить, что роль и доля Азиатско-Тихоокеанского региона начала увеличиваться еще с 1960—1970 гг. Но это увеличение в основном происходило за счет таких стран, как Япония и Южная Корея. С 1960—1970-х гг. до начала 2000-х гг. доля азиатского региона увеличилась почти с нуля до 31% [2. С. 105]. В начале нового тысячелетия расстановка сил

немного изменилась. Япония продолжает оставаться одним из лидеров и центров автомобилестроения мира, в 2006—2008 гг. она даже обогнала США и стала первой по количеству производимых автомобилей. Сегодня в автомобилестроении Японии занято около 870 тыс. человек, из них порядка 180 тыс. работают на сборочных заводах, а более 600 тыс. — на предприятиях по производству деталей. Кроме того, около 230 тыс. человек трудятся на предприятиях, выпускающих оборудование и материалы для автомобильной промышленности. Еще порядка 1 млн человек заняты в сфере обслуживания, непосредственно связанной с автомобилестроением, — начиная с дилерской сети и кончая предприятиями по утилизации машин. Иными словами, автомобильная промышленность дает работу примерно 2,1 млн японцев [3. С. 90]. Но вместе с Японией уже с начала 2000-х гг. на позиции лидера стали претендовать еще такие страны, как Китай, Индия, Таиланд. Больше всего это удалось Китаю. В 2001 г. в Китае производилось больше автомобилей, чем в двух из пяти автомобилестроительных центров Западной Европы отдельно взятых. В этом году в Китае производилось более чем 2,3 млн автомобилей, а в Италии и Великобритании соответственно 1,6 млн и 1,7 млн штук. В 2002 г. Китай обогнал Испанию, в 2003 г. — Францию, а в 2006 г. — крупнейшего производителя Европы — Германию. Непрерывный рост китайской автомобильной промышленности продолжался и в последующие годы, и уже в 2010—2011 гг. в Китае производилось больше автомобилей, чем в странах ЕС в целом. За 2001—2011 гг. годовое количество производимых автомобилей в Китае увеличилось около в 7,9 раза, тогда как мировое производство увеличилось в 1,4 раза. В число немногих стран, где автомобильная промышленность развивается довольно быстрыми темпами, входит представитель Южной Азии — Индия. В Индии еще в 2001 г. производилось 825 тыс. автомобилей, а в 2011 г. — 3,93 млн штук. По объемам производства Индия заняла 6-е место в автомобильной промышленности мира. Среднегодовой рост производства в стране составил 16,9% [1].

Итак, в результате такого роста автомобильной промышленности Китая и Индии доля и роль Азиатско-Тихоокеанского региона продолжала увеличиваться и в 2000-х гг. тоже. Увеличение доли Азиатско-Тихоокеанского региона сопровождалось непрерывным снижением долей Европы и Америки (см. рис.). Эта тенденция продолжалась до 2009—2010 гг., и только в 2011 г. наметилась обратная тенденция. В 2001 г. доля Азиатско-Тихоокеанского региона в мировом производстве автомобилей составила 31,8%, а в 2010 г. — 52,5%. В 2011 г. эта доля снизилась до 50,7%. Причиной этого снижения стали стихийные бедствия в Японии и в Таиланде, а также замедление роста производства в Китае по сравнению с предыдущими годами. Сильные землетрясения и цунами в Японии нанесли большой ущерб как экономике в целом, так и автомобильной промышленности страны. В большей части это случилось из-за того, что многие предприятия — производители важных компонентов автомобилей, расположенные в северо-восточной части страны, были разрушены [4]. Вследствие этих событий в Японии не производилось более 1,2 млн автомобилей по сравнению с 2010 г. В Таиланде причиной сокращения производства стали наводнения 2011 г.

Ведущие ТНК автомобильного производства в процессах слияний и поглощений

В мировой автомобильной промышленности жесткая конкурентная борьба за международные и локальные рынки идет в первую очередь между автопроизводителями из США, Японии, Франции, Германии, Италии и Южной Кореи. Для достижения высокого уровня конкурентоспособности в рамках мирового хозяйства, особенно в короткие сроки, передовые представители мировой автомобильной промышленности часто идут путем приобретения компанией существующих производственных мощностей и сбытовой сети, где присутствие недостаточно. Помимо СиП крупные производители также заключают стратегические альянсы, которые преследуют определенные цели или создают совместные предприятия с иностранными компаниями, что в конечном счете повышает возможности сохранения или улучшения своих позиций на внутреннем и внешних рынках.

Такие сделки активно заключались еще с начала 1990-х гг. За 1990—2002 гг. в автопромышленности зарегистрировано 35 крупных слияний и поглощений. Пик пришелся на 1998—2000 гг., когда были образованы транснациональные группы DaimlerChrysler и Renault-Nissan. Наибольшую активность в сфере слияний и поглощений проявили американские корпорации, на долю которых пришлось 11 сделок такого рода. На общем фоне выделяется немецкая Volkswagen, в состав которой за указанный период вошло шесть других автопроизводителей [5. С. 79]. В 2008 г. немецкая компания за 4,4 млрд долл. США купила контрольный пакет акций у шведской компании Scania AB [6], и сейчас уже ей принадлежит 70,94% голосующих акций [7]. В эти годы активными были также французская компания Renault, южнокорейская Hyundai и японская Nissan.

Совершение таких сделок, как покупка и продажа акций автопроизводительных компаний, делает их более взаимосвязанными и взаимозависимыми, что в результате превращает мировую автомобильную промышленность в сложную паутину, и иногда бывает трудно определить, какая компания в какой степени является диктующей на определенном рынке или в какой степени подвергается влиянию иных компаний. Представление о сложности взаимоотношений разных компаний в некоторой степени можно получить, приведя некоторые примеры. Так, в 1999 г. компании «Рено Групп» (Renault Group) и «Ниссан» (Nissan) объявили о создании альянса. «Рено Групп» стала владельцем 36,6% акций «Ниссан Моторс». На начальной стадии создания данного стратегического альянса слабой стороной считалась кросскультурная разница компаний. Тем не менее союз оправдал свою успешность: в 1999 г. долг «Ниссан» составлял 22 млрд долл. США, в 2006 г. ее прибыль составила 7,29 млрд долл. В 2001 г. компании объявили о дальнейшем укреплении альянса, был создан холдинг «Рено-Ниссан» (Renault-Nissan), равноправно управляющий обеими компаниями. В 2002 г. «Рено Групп» увеличила долю акций «Ниссан Моторс» до 44,3%, «Ниссан Моторс», в свою очередь, владеет 15% акций своего партнера [8. С. 37]. Кроме акций «Ниссан», французской «Рено Групп» принадлежит 80,1% акций южнокорейской «Рено Самсунг Моторс» (Renault Samsung Motors), 99,4% акций румынской компании «Дасиа» (Dacia), 25% акций российской автопроизводительной компании «АвтоВАЗ» и т.д. С другой стороны, в акционерном капитале французской компании «Рено»

свою долю имеют французское государство (15,01%), японская «Ниссан» (15%), немецкая «Даймлер» (3,1%), работники компании (3,06%). Почти вся остальная часть (62,46%) акций компании находится в свободном обращении [9. Р. 2].

Вышеприведенный пример еще раз показывает, насколько сложными являются взаимоотношения и взаимосвязь крупных ТНК, что характерно почти для всех ведущих компаний. Нужно отметить, что эта тенденция носит продолжительный характер, поскольку с появлением нового региона, новых рынков сбыта, новых автопроизводительных компаний ведущие компании все активнее начинают действовать на этих территориях, чтобы не отставать от своих конкурентов. Они пытаются это делать как с помощью СиП и гринфильдовских инвестиций (инвестиции с нуля), так и через создание совместных предприятий. Например, одна из крупнейших автопроизводительных компаний в мире — американская «Дженерал Моторс», учитывая потенциал и быстрорастущие темпы китайского рынка, создавала совместные предприятия (СП) с местными компаниями. Количество таких предприятий на 31 декабря 2011 г. составило 10. В этих СП доля американской компании составляет 25—50% [10. Р. 16].

Роль ведущих ТНК автомобильного производства на североамериканском рынке

Северная Америка с 2002 г. — третий по величине регион по производству автомобилей в мире, один из емких рынков сбыта. В 2011 г. в этом регионе производилось около 13,5 млн автомобилей или 16,9% от мирового производства, а продажи составили 15,9 млн штук или 20,9% от мировых продаж. Основная доля как производства, так и сбыта здесь приходится на США. По данным за 2011 г., из 13,5 млн производимых в Северной Америке автомобилей более 8,6 млн штук (или 63,7%) производились в США, а из 15,6 млн продаваемых — 13 млн штук (или 83,3%). За североамериканский (в большей части за американский) рынок ведут суровую борьбу американские ТНК автомобильного производства, т.е. «Большая детройтская тройка» и азиатские ТНК. На рынке США действуют также немецкие ТНК, но их доля весьма незначительна по сравнению с первыми двумя группами. Кроме «Большой детройтской тройки» на американском рынке из первой десятки ведущих автопроизводителей мира активно действуют такие ТНК, как японские Toyota, Honda, Nissan и южнокорейская Hyundai.

За 2001—2010 гг. азиатские производители значительно укрепили свои позиции в США, что сопровождалось ослаблением роли «Большой детройтской тройки» (табл. 1).

Таблица 1

Ведущие ТНК автомобильного производства мира в США (тыс. штук и %)

Компания	Год					
	2001		2007		2010	
	Количество	Доля	Количество	Доля	Количество	Доля
General Motors	3 722	32,4	2 851	26,4	1 719	22,1
Ford	3 280	28,5	3 219	29,8	1 691	21,8

Компания	Год					
	2001		2007		2010	
	Количество	Доля	Количество	Доля	Количество	Доля
Chrysler	1 631	14,2	1 651	15,3	838	10,8
Toyota	955	8,3	1 334	12,4	945	12,2
Honda	695	6	1 015	9,4	954	12,3
Nissan	378	3,3	704	6,5	511	6,6
Hyundai	—	—	250	2,3	454	5,8
Остальные компании	838	7,3	243	2,2	649	8,4
Все компании	11 499	100	10 781	100	7 761	100

Источник: составлено и рассчитано автором по данным [1].

В 2001 г. на американских производителей приходилось 75% всех автомобилей, производимых в стране, на азиатских — всего 17,6%; в 2010 г. картина изменилась, и уже на национальные корпорации приходилось 54,7%, на азиатские — 36,9%. Конечно, такое сокращение доли американских производителей в основном было связано с финансово-экономическим кризисом и его негативными последствиями. Два автопроизводительных гиганта — General Motors и Chrysler в 2009 г. объявили себя банкротом и обратились в правительство США за помощью. Несмотря на то, что компания Ford не объявила себя банкротом, она тоже оказалась в трудном положении и имела большие убытки. Началась реструктуризация американских компаний, которая продолжается и в настоящее время. Упали объемы производства, многие заводы этих ТНК по всему миру были закрыты, тысячи работников остались без работы, вследствие снижения доходов населения и возникших проблем в кредитной системе упал спрос на автомобили и, как отметил аналитик Pricewaterhouse Coopers по вопросам мирового автомобильного рынка Майкл Маккензи, «автомобиль возглавляет список товаров немассового спроса, и новая машина — это вторая по величине покупка после приобретения жилья. В настоящий момент потребители не спешат с покупкой автомобиля, и эта тенденция сохранится до тех пор, пока не повысится уровень их доверия. Отсутствие возможности получить кредит также негативно сказывается на их финансовых возможностях, что естественным образом приводит к оттоку потребителей с данного рынка во всем мире» [11. С. 114].

В результате кризиса изменилась структура владельцев акций американских компаний. General Motors из-за трудностей собиралась продать входящую с 1929 г. в состав компании немецкую Opel, но в последний момент сделка не состоялась. В новой компании General Motors основным держателем акций является федеральное правительство США. Его доля составляет 61%. Другими держателями акций корпорации являются федеральное правительство Канады — 12%, добровольная ассоциация пенсионного обслуживания работников «Дженерал Моторс», а также держатели необеспеченных корпоративных облигаций прежней «Дженерал Моторс». Другая обанкротившаяся компания Chrysler решила продавать 20% своих акций итальянскому автоконцерну Fiat. Fiat в обмен на свою долю в акционерном капитале новой Chrysler обязалась безвозмездно передавать в распоряже-

ние американской корпорации свою интеллектуальную собственность и ноу-хау, необходимые для производства на американских заводах автомобиля «гольф-класса» с расходом топлива порядка 6 л на 100 км пути, и предоставить дистрибьюторскую сеть за пределами США в максимально возможном числе стран, а также наладить производство двигателей следующего поколения на американских заводах. Тем самым миноритарный владелец «Крайслера» немецкая фирма «Даймлер-Бенц» была заменена на итальянского партнера, который обязался вложить в новый «Крайслер» несколько миллиардов долларов. Соглашением также предусматривается возможное постепенное увеличение доли «Фиата» в акционерном капитале нового «Крайслера» до 35% по мере существенной материализации вклада итальянского автоконцерна в повышение показателей эффективности американского концерна [12. С. 102]. Другими держателями акций Chrysler являются добровольная ассоциация пенсионного обслуживания работников концерна «Крайслер» — 68%, федеральное правительство США — 10% и федеральное правительство Канады [13. Р. 35].

Несмотря на то, что доля американских производителей в США существенно сократилась именно в кризисный период, размещение производственных мощностей в США, увеличение объемов и доли производства азиатских производителей имело место и до кризиса, но не в такой мере. Хотя американские национальные производители больше пострадали от кризиса, но азиатские компании также действовали на той же территории и не менее трудных условиях. Следовательно, можно предположить, что последние продолжали бы увеличить свое влияние в США, даже если бы не наступил кризис.

Что касается рынка сбыта и количества продаж на американском рынке, то здесь также отмечены подобные тенденции, т.е. продажи американских ТНК продолжали снижаться не только в абсолютном выражении, но и по относительным показателям (табл. 2). Это сопровождалось усилением влияния и укреплением позиций как азиатских, так и других автопроизводителей. В число последних входят в основном немецкие марки. В 2011 году азиатские марки уступили небольшую часть своего рынка немецким компаниям, которые увеличили свою долю до 11,5%.

Таблица 2

**Объемы продаж и доля ведущих автопроизводителей на рынке США
в 2001—2011 годах (млн штук и %)**

Производитель	Год					
	2001		2008		2011	
	Количество	Доля	Количество	Доля	Количество	Доля
General Motors	4,9	28,3	3	22,3	2,5	19,2
Ford	3,9	22,9	2	15,1	2,1	16,5
Chrysler	2,3	13,3	1,5	11	1,4	10,5
Детройтская тройка	11,1	64,5	6,5	48,4	6	46,2
Азиатские фирмы	5,2	30,4	5,9	44,6	5,5	42,3
Немецкие марки	0,8	5,1	1,1	7	1,5	11,5
Совокупные продажи	17,1	100	13,5	100	13	100

Источник: [14. Р. 3].

В автомобильной промышленности Мексики и Канады доминирующую роль играют фактически те же ТНК, которые действуют и в США. По данным 2010 г. в Мексике на первом месте по количеству производимых автомобилей находилась компания General Motors с долей 23,9% (560 тыс. штук), а за ней следовали Nissan — 21,6% (506 тыс. штук), Volkswagen — 18,2% (428 тыс. штук), Ford — 16,6% (390 тыс. штук), Chrysler — 11% (258 тыс. штук), Honda — 2,3% (55 тыс. штук) и Toyota — 2,3% (54 тыс. штук). Этими семью компаниями практически обеспечивается весь объем производства автомобильной промышленности страны. Ими производился 96% (2251 тыс. штук) всех автомобилей в Мексике. В 2010 г. в Мексике продавалось 848 тыс. автомобилей, из которых 156 тыс. штук (18,3%) реализовала General Motors. В Канаде картина немного иная. Здесь почти все производство автомобилей приходится на пять автопроизводителей (99,5% производимых автомобилей), в большей части «Большой детройтской тройкой» (63,9%). Здесь на первом месте тоже находится General Motors. Ее доля в 2010 г. составила 25,5% (529 тыс. штук). За ней следовали Chrysler — 22,9% (475 тыс. штук), Toyota — 22,1% (458 тыс. штук), Ford — 15,5% (321 тыс. штук) и Honda — 13,4% (278 тыс. штук). По сравнению с 2001 г. все эти компании, кроме японской компании Honda, зарегистрировали значительный спад в абсолютном количественном выражении. Например, компания General Motors, которая еще в 2001 г. производила 894 тыс. автомобилей в год, уже в 2010 г. производила на 365 тыс. штук меньше [1].

В 2011 г. на канадском рынке продавалось 1,5 млн автомобилей. На рынке сбыта Канады на первых местах находятся американские марки. В целом им принадлежит 46,5% рынка. Самыми популярными среди канадцев являются автомобили компаний Ford с долей 17,1%, General Motors — 15% и Chrysler — 14,4%. За американскими марками следуют такие азиатские марки, как Toyota — 9,9%, Hyundai — 8,2%, Honda — 7,5, Nissan — 5,2%, Mazda — 4,3%. На канадском рынке продают свои автомобили также другие азиатские и немецкие производители, но их доля пока еще не очень большая [15. Р. 4].

Выводы

Бурное развитие автомобильного производства в азиатских странах (Индия, Китай), сильно повлияло на региональную структуру мирового автомобильного производства, и направило вектор дальнейшего развития этого сектора в новую сторону — в Азиатско-Тихоокеанский регион. Вместе с тем нужно отметить, что тенденции в сделках СиП и обстановка на североамериканском рынке показывают, что в этой отрасли правила диктуют лишь несколько автопроизводителей, т.е. отрасль характеризуется высокой концентрацией.

Относительно североамериканского региона, в частности рынка США, можно сказать, что давление со стороны японских и немецких марок увеличивается, что отражается в потерях части рынка американских ТНК.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] www.oica.net — Официальный сайт Международной организации автопроизводителей.
- [2] Смирнов Е.Н. Мировое автомобилестроение: азиатский вектор развития // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. — 2005. — № 6. — С. 104—118.

- [3] *Лебедева И.П.* Автомобильная промышленность Японии: национальные особенности // Япония. Ежегодник. — 2011. — № 40. — С. 90—109.
- [4] Japanese car firms defy tsunami paralysis // BBC News. — 14 September, 2011.
- [5] *Громов А.И.* Формирование глобальной системы мирового автомобилестроения // МЭиМО. — 2005. — № 7. — С. 72—84.
- [6] Volkswagen takes control of Scania // The Economic Times. — March 4, 2008.
- [7] URL: <http://www.scania.com/scania-group/corporate-governance/ownership/>: дата обращения 27.01.2013.
- [8] *Шувалова Н.А.* Роль стратегических альянсов в развитии автомобильной промышленности // Вестник РУДН. Серия «Экономика». — 2008. — № 2. — С. 31—42.
- [9] Renault Annual Report 2011.
- [10] General Motors Company 2011 Annual Report.
- [11] *Нуреев Р.М., Кондратов Д.И.* Рынок мировых автомобилей: вчера, сегодня, завтра // Журнал институциональных исследований. — 2010. — Т. 2. — № 3. — С. 86—124.
- [12] *Васильев М.В.* Американский автопром в условиях кризиса: три формы эволюции // США — Канада. Экономика, политика, культура. — 2010. — № 6. — С. 95—112.
- [13] U.S. Department of the Treasury. Office of Financial Stability. Agency Financial Report. Fiscal Year 2009. — Washington, 2009.
- [14] General Motors Company and Subsidiaries Annual Report Pursuant to Section 13 or 15(d) of the Securities Exchange Act of 1934. Washington. February 27, 2012.
- [15] Scotiabank, Global Economic Research, December 27, 2012. Global Auto Report.

LITERATURA

- [1] URL: www.oica.net — Ofitsialnyy sayt Mezhdunarodnoy organizatsii avtoproizvoditeley
- [2] *Smirnov E.N.* Mirovoe avtomobilestroenie: aziatskiy vector razvitiya // Vostok. Afroaziatskie obschestva: istoriya i sovremennost. — 2005. — № 6. — С. 104—118.
- [3] *Лебедева И.П.* Avtomobilnaya promishlennost Yaponii: natsionalnye osobenosti // Yaponiya. Ezhegodnik. — 2011. — № 40. — С. 90—109.
- [4] Japanese car firms defy tsunami paralysis // BBC News. — 14 September, 2011.
- [5] *Gromov A.I.* Formirovanie globalnoy sistemy mirovogo avtomobilestroeniya // MEiMO. — 2005. — № 7. — С. 72—84.
- [6] Volkswagen takes control of Scania // The Economic Times. — March 4, 2008.
- [7] URL: <http://www.scania.com/scania-group/corporate-governance/ownership/>: data obrascheniya 27.01.2013.
- [8] *Shuvalova N.A.* Rol strategicheskikh alyansov v razvitiy avtomobilnoy promyshlennosti // Vestnik RUDN. Seriya «Ekonomika». — 2008. — № 2. — С. 31—42.
- [9] Renault Annual Report 2011.
- [10] General Motors Company 2011 Annual Report.
- [11] *Nureev R.M., Kondratov D.I.* Rynok mirovykh avtomobiley: vchera, segodnya, zavtra // Zhurnal institutsionalnykh issledovaniy. — 2010. — Т. 2. — № 3. — С. 86—124.
- [12] *Vasilev M.V.* Amerikanskiy avtoprom v usloviyakh krizisa: tri formy evolyutsii // SSHA — Kanada. Ekonomika, politika, kultura. — 2010. — № 6. — С. 95—112.
- [13] U.S. Department of the Treasury. Office of Financial Stability. Agency Financial Report. Fiscal Year 2009. — Washington, 2009.
- [14] General Motors Company and Subsidiaries Annual Report Pursuant to Section 13 or 15(d) of the Securities Exchange Act of 1934. — Washington. February 27, 2012.
- [15] Scotiabank, Global Economic Research, December 27, 2012. Global Auto Report.

**CONTEMPORARY TRENDS
OF WORLD CAR PRODUCTION DEVELOPMENTS:
REGIONAL AND COUNTY ISSUES
(the North American case study)**

A.S. Kerobyan

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

Since the beginning of 2000s the car production of certain regions and the world have seen considerable changes. That was connected with the appearance of new players and with the financial-economic crisis, which affected the whole world economy. Taking into consideration to that factors, this article is dedicated to the identification of the following trends: first, how the power of balance has changed in the world automobile production from the regional perspective, the second, what role played and continue play the world leading carmaker TNCs in the North American market before and after the world financial crisis. Within the scope of this article it's also introduced the trends of large automakers' mergers and acquisitions, which transformed the world car industry into a very complex, interrelated and interdependent web.

Key words: car production, TNC, The North American market, M&A, financial-economic crisis.