



Munich Personal RePEc Archive

Survival of the Simplest: European Union as a Self-Imposed Morgenthau Plan for Eastern Europe. Lessons and a Historical Opportunity for Russia.

Spirin, Victor

4 April 2022

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/112629/>
MPRA Paper No. 112629, posted 04 Apr 2022 17:18 UTC

Выживание простейшего: Европейский Союз как добровольно принятый Восточной Европой план Моргентау. Уроки и уникальная возможность для России.

Victor Spirin

Boston, Massachusetts, USA

victor.spirin@yahoo.com

Аннотация

Согласно центральной догме международной экономики, изолированность приводит к неизбежному застою, а единственный путь к развитию – это открытость рынков и свободная торговля. Однако, как показал опыт последних тридцати лет, *преждевременное* открытие рынков развивающихся стран для свободной торговли с развитыми приводит к уничтожению самых передовых отраслей промышленности в развивающихся странах и примитивизации их экономик до уровня добычи природных ресурсов или простейших производственных операций на импортном оборудовании, выполняемых дешёвой рабочей силой. В этой статье мы проведём несколько простых тематических исследований, демонстрирующих примитивизацию экономик стран Восточной Европы, которые вступлением в Европейский Союз вошли в зону абсолютной свободной торговли с более развитыми странами. Как следствие, "изоляция" России от развитых стран представляет уникальную возможность для реиндустриализации экономики. В случае успешного проведения грамотной индустриальной политики Россия имеет шанс стать лидером развивающихся стран в создании новой парадигмы экономического развития.

Введение

Стандартный канон экономики подразумевает, что экономическое благополучие – следствие "невидимой руки рынка", роль государства в экономике должна сводиться лишь к обеспечению верховенства закона, а экономический рост является автоматическим следствием свободного предпринимательства и свободной торговли.

Но если это так, то Восточная Европа должна являться образцом торжества свободных экономических принципов, и за прошедшие более тридцати лет (!) экономических и политических реформ должна быть совершенно развитой в экономическом плане частью мирового сообщества. Действительно, всем новым членам Европейского Союза предоставлен неограниченный доступ на рынки самого большого в мире торгового сообщества, и все индустрии этого сообщества имеют неограниченную возможность (и географическую близость) инвестировать в новые страны.

В этой статье мы проведём несколько тематических исследований, которые показывают, что на самом деле страны Восточной Европы не только не приобрели развитые наукоёмкие и инновационные отрасли промышленности, но и лишились тех, которые у них были в период плановой экономики. Вместо собственных технологий, пусть даже не самых эффективных, в странах Восточной Европы выжили только добыча и первичная переработка полезных ископаемых, а появившиеся новые "производства" – не более чем простые операции, выполняемые дешёвой рабочей силой на импортном оборудовании в системе "разделения труда" транснациональных корпораций. Если бы можно было подобрать наиболее близкий к дарвиновскому "Выживанию сильнейшего" термин для описания эволюции экономик развивающихся стран, этим термином был бы – Выживание простейшего.

Результаты

Экономическое развитие страны в долгосрочной перспективе тождественно равно развитию её технологий. Поэтому в наших тематических исследованиях Восточной Европы мы будем максимально стремиться рассматривать экономику сквозь призму развития и внедрения *собственных* технологий (или отсутствия таковых), и стараться особо подчёркивать разницу в том, достигается ли какой-либо показатель, например экспорт, за счёт высоких технологий или за счёт относительно примитивной производственной или экономической деятельности.

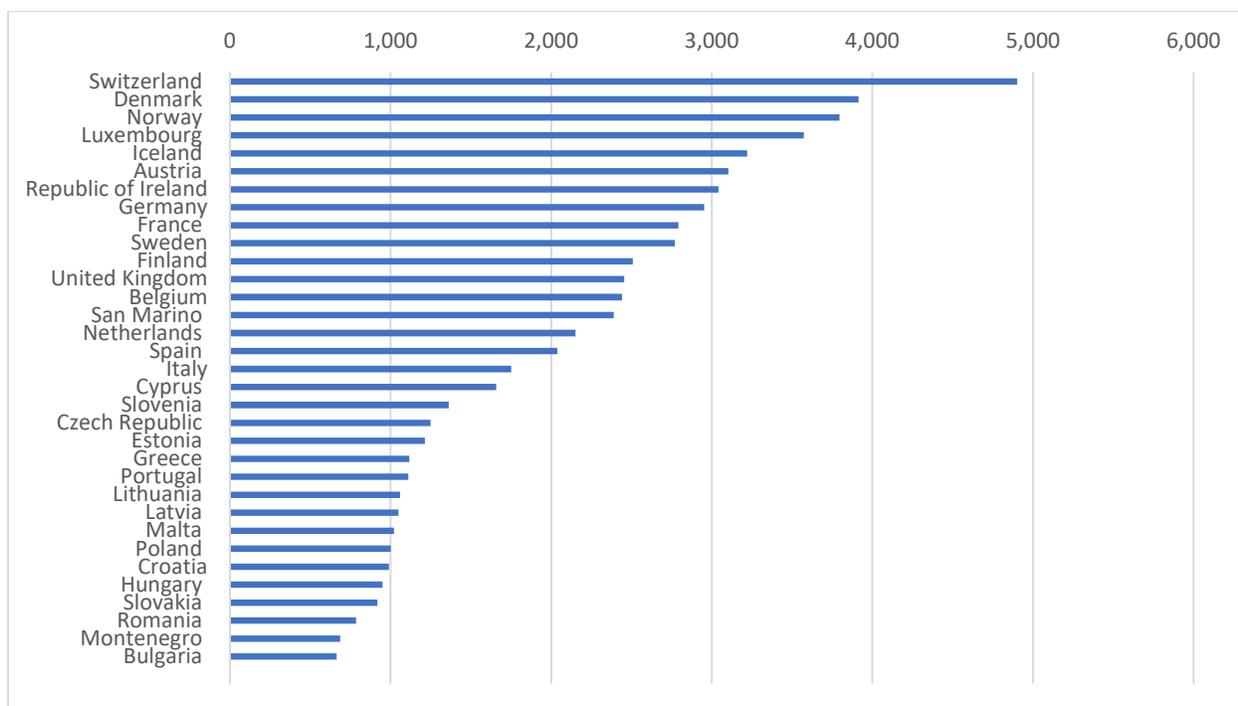
Тематическое исследование: Экономическое “развитие”

1. Сравнение доходов в Восточной Европе и развитых странах

Если демократизация и свободная торговля действительно ведут к экономической конвергенции, то через более чем тридцать лет после начала рыночных реформ в Восточной Европе простой обыватель мог бы ожидать, что i) доходы в Восточной Европе ну хотя бы не сильно ниже, чем в развитых странах, или ii) если доходы существенно (в разы) ниже, то они хотя бы должны догонять доходы развитых стран семимильными шагами.

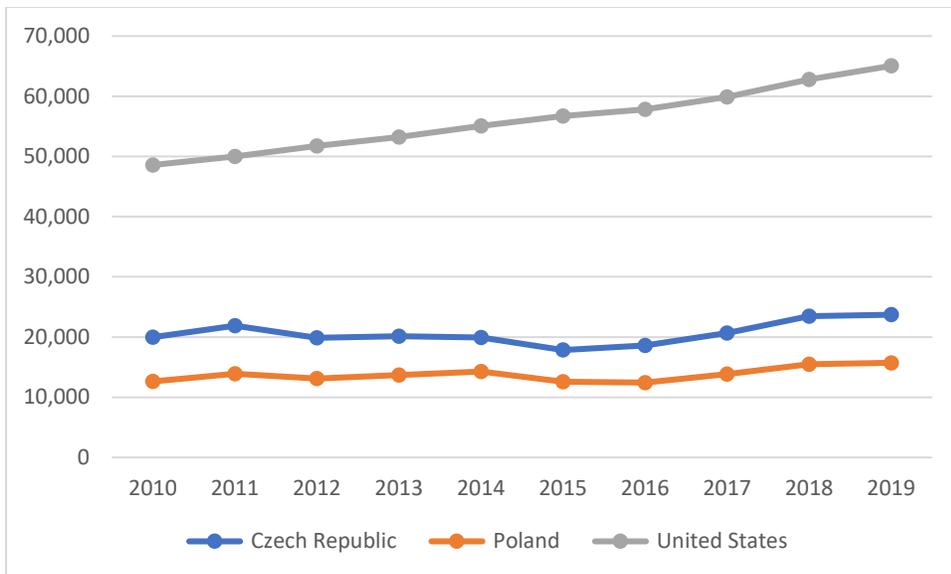
Так ли это на самом деле?

Рассмотрим распределение чистых доходов (среднемесячных зарплат за вычетом налогов) по странам Европы, по курсу обмена, последние данные за 2020-2021 годы¹.



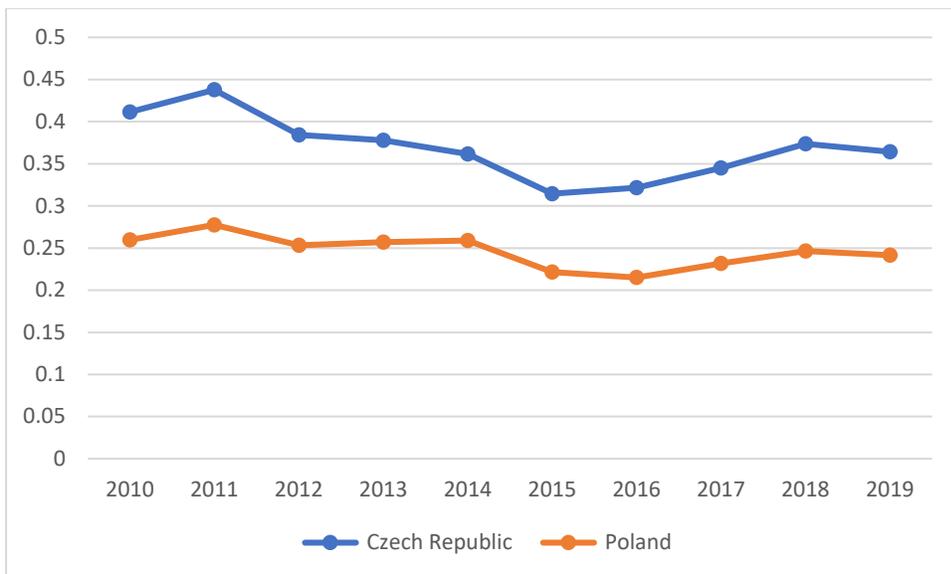
Вверху таблицы – все без исключения "капиталистические" страны. Внизу – уныло плетутся все без исключения новые члены Европейского Союза. Причём самые успешные из "новичков" – Словения и Чехия – не дотягивают даже до половины самого менее благополучного из "старичков" (не считая PIGS – Portugal, Italy, Greece and Spain) – Бельгии. А Прибалтика, Польша и ниже по списку едва дотягивают до 1000 евро в месяц, что почти в три раза меньше (!), чем в северо-западной Европе.

Ну хорошо. Пункт i) во введении этого параграфа не наблюдается – доходы в Восточной Европе ниже, чем в Западной, в разы. Растут ли они тогда семимильными шагами? Сравним динамику роста. Возьмём для самого простого примера Польшу и Чехию с одной стороны и США – с другой².



ВВП на душу населения в долларах США по номинальному курсу обмена - США, Чехия, Польша, 2010 – 2019 годы.

Изобразим также *отношение* ВВП Чехии и Польши к ВВП США за тот же период:



Интересным образом, обе самые успешные республики Восточной Европы систематически отстают в экономическом развитии от “супостата”! Причём, конечно, ничего особенного не было бы в том факте, что одна страна достигла чуть менее успешных экономических результатов в относительно короткий промежуток времени (одно

десятилетие), чем другая. Но ещё раз повторимся, здесь речь идёт о двух развивающихся странах, которые в своё время (вторая половина XX века) отстали в силу внешних причин (неоптимальной плановой экономики), и которые, по идее, должны стремительными темпами догонять "капиталистов". Вместо этого мы видим, что развивающиеся страны наоборот, не достигнув даже близкого к развитым странам уровня жизни, в последнее десятилетие ещё более отстали!

Очень важно подчеркнуть, насколько иллюзорными были бы сравнение "по паритету покупательной способности" или аргумент "в Восточной Европе ниже цены". Цена мешка картофеля у дедушки на базаре в Варшаве очень даже может быть ниже, чем цена такого же количества картофеля в супермаркете в Лондоне. Однако цены на ключевые современные высокотехнологичные товары и услуги в странах Восточной Европы несколько не ниже, чем на Западе. Не существует никаких оснований, чтобы Айфон в Варшаве стоил меньше, чем в Париже, или Фольксваген в Праге стоил меньше, чем Фольксваген в Берлине. Что самое важное – современные высокотехнологичные медицинские услуги в Восточной Европе несколько не дешевле, потому что, например, передовое медицинское оборудование – это те же самые Сименс и Дженерал Электрик. Или же эти услуги вообще недоступны большинству населения, живущему на "паритет покупательной способности".

2. Польша: демографическая ситуация и как она повлияет на долгосрочные экономические перспективы

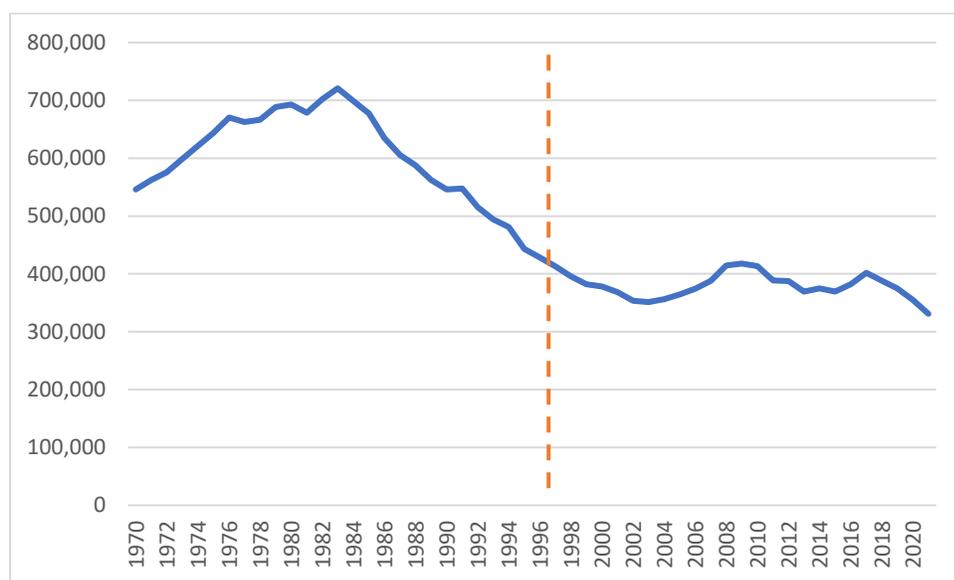
В большинстве стран Восточной Европы, как и в Советском Союзе, 70-80е годы прошлого века характеризовались демографическим подъёмом или по крайней мере демографической стабильностью. Это внесло большой вклад в экономический рост начала

XXI века, поскольку демографические когорты родившихся в то время сейчас вступили в наиболее продуктивный возраст.

Что будет в следующие 25 лет?

Рассмотрим данные по рождаемости в Польше в последние 50 лет, с 1972 по 2021 годы включительно³. Этот срок фактически представляет собой два поколения. Кроме того, люди в возрасте 25-49 лет представляют собой самую экономически активную часть населения. А люди младше 25 лет – это те, которые придут им на смену.

В период с 1972 по 1996 годы в Польше родилось 17.827.879 детей. С 1997 по 2021 годы – 9.493.663.



Количество родившихся детей по годам, Польша, 1972-2021 годы. Вертикальная линия – условное разделение на когорты 25-49 лет и до 25 лет. Пик рождаемости в 720 тысяч человек за указанный период был достигнут в 1983 году. Следующий пик в 2009 году не дотянул даже до 420 тысяч. Начавшийся после 2017 года спад, скорее всего, постепенно снизит рождаемость потенциально ещё в два раза в следующие 25 лет. Демографической стабильности можно достичь только если в Польшу будут иммигрировать больше, чем рождалось внутри страны – каждый год и в течение неограниченного времени.

Таким образом, двадцатипятилетняя когорта, которая придёт на смену старшему поколению, составляет всего 53% от старшей когорты. То есть наиболее активная и производительная часть населения в следующие 25 лет сократится почти в два раза! Сокращение наиболее работоспособного населения начнётся в ближайшее время, если уже не началось. Ежегодная убыль наиболее экономически активного населения в возрастах 25-49 лет составит в среднем, как нетрудно посчитать, 2,5% в год.

В период с 1989 по 2021 годы средний рост польской экономики составил 2,9% в год⁴. При этом, как мы уже отметили, этот рост был достигнут в условиях достижения наиболее продуктивного возраста многочисленными когортами, родившимися в 70-80е годы прошлого века. Какими будут следующие 25 лет, если численность наиболее экономически активного населения начнёт ежегодно сокращаться на 2,5%?

Тематическое исследование: Структура экономик стран Восточной Европы

1. Польша как мастерская по отвёрточной сборке немецких посудомоечных машин

Известна ли Польша своей продукцией в развитых странах? Нет! Типичный западный обыватель не сможет назвать ни одного бренда, который бы ассоциировался с Польшей. Единственное – внимательные к деталям американские покупатели наверное заметили на своих посудомоечных машинах Bosch шильдик "Собрано в Польше".

И действительно, Польша является крупнейшей сборочной площадкой ведущего мирового производителя бытовой техники В/С/Н/, собирая миллионы единиц в год⁵.

Но является ли преувеличением назвать Польшу сборочной площадкой для иностранных компаний? Посмотрим на список самых больших по обороту польских компаний на 2017 год⁶.

Rank	Name	Industry	Revenue (in € millions)	Profits (in € millions)
1	PKN Orlen	Oil and gas	22,831	1,717
2	Jerónimo Martins Polska	Retail	11,531	412
3	PGNiG	Oil and gas	8,584	699
4	Grupa Lotos	Oil and gas	5,790	400
5	Eurocash	Retail	5,571	-7
6	PGE Polska Grupa Energetyczna	Utilities	5,530	639
7	KGHM Polska Miedź	Metals and mining	4,874	365
8	Tauron Polska	Utilities	4,170	331
9	ArcelorMittal Polska	Metals and mining	3,941	84
10	Volkswagen Poznań	Automotive	3,869	108

Все они – нефтепереработка, металлы и розничная торговля. Стоящий на десятом месте Фольксваген Познань, очевидно, входит в категорию отвёрточной сборки иномарок.

Таким образом, встраиваясь более 30 лет в международную систему разделения труда, Польша, как и другие страны Восточной Европы, не смогли создать ни одного бренда и ни

одного высокотехнологичного продукта, который был бы узнаваем в мире, и в котором все самые главные ступени жизненного цикла – от чертёжной доски до производства, логистики, маркетинга – были бы отечественные. Кроме того, Восточная Европа не производит никакого оборудования. Все производственные операции – это поддержка низкого уровня (от тривиальных операций относительно низкоквалифицированным и низкооплачиваемым персоналом на производстве до простого аутсорсинга в информационных технологиях) иностранных производителей.

2. Средневековая Латвия в XXI веке

В чём секрет "успеха" экономики Латвии без нефти и газа?

В экспорте других сырых природных ресурсов!

Например, согласно данным латвийского правительства, в 2020 году объём экспорта лесопродукции составил 2,6 миллиарда евро⁷.

Сделаем очень приблизительную, по порядку величины, оценку. Население Латвии примерно в 100 раз меньше населения России (1.6 миллиона против 160 миллионов). 2.6 миллиарда евро (это больше 3 миллиардов долларов) в масштабах Латвии – это примерно всё равно, что 300 миллиардов долларов в масштабах России.

Таким образом, экспорт Латвией сырья (древесины), в пересчёте на душу населения, по порядку величины равен экспорту Россией сырых нефти и газа.

Кроме этого, ключевыми продуктами экспорта являются⁸:

импортном оборудовании. Доля чешской добавленной стоимости очень медленно снижается год за годом, но в 2013 году ещё была на уровне около 17%.

Объем добавленной стоимости, созданной в автомобильной промышленности стран ЦВЕ

Страна	2005		2009		2013	
	Объем добавленной стоимости, млрд евро	Доля добавленной стоимости в автомобильной промышленности	Объем добавленной стоимости, млрд евро	Доля добавленной стоимости в автомобильной промышленности	Объем добавленной стоимости, млрд евро	Доля добавленной стоимости в автомобильной промышленности
Чехия	3 462	20,0%	4 034	18,8%	5 557	17,7%
Венгрия	2 148	19,5%	2 129	20,0%	3 263	18,1%
Польша	3 179	19,8%	3 795	19,3%	5 277	20,0%
Румыния	643	19,0%	1 252	21,3%	2 247	19,7%
Словения	360	16,7%	395	16,9%	475	22,9%
Словакия	н/д	н/д	1 116	11,6%	2 195	10,5%
ИТОГО	9 792	19,6%	12 720	18,3%	19 013	17,3%

Источник: Составлено автором по статистическим данным Евростат. [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

Как утверждают некоторые сторонники "глобальных цепочек поставок", добавленная стоимость автопрома даже развитых стран существенно ниже 100%. Однако здесь нужно учитывать принципиальную разницу. В развитых странах добавленная стоимость создаётся научно-исследовательскими и конструкторскими работами, дизайном, созданием производственных линий, и производством самых сложных узлов и деталей. Производство простых узлов и деталей, а также немеханизируемые операции, требующие относительно низкоквалифицированной ручной работы, развитые страны выносят в страны с низким уровнем зарплаты, такие, как Восточная Европа. Поэтому даже если, например, французская добавленная стоимость в Рено равна 20%, то это совершенно не те же 20%, что в Восточной Европе; создаются эти 20% во Франции, соответственно, меньшим

количеством более квалифицированного персонала, получающего, соответственно, в разы большую зарплату.

Возможно ли развивающимся странам "подняться по лестнице" к созданию и производству более сложных компонентов, чем те относительно простые, которые они выпускают на импортном же оборудовании?

Существуют два очень серьёзных препятствия. Одно – как замечает Чанг Ха-Джун¹⁰, материнская компания не всегда разрешит дочерней заниматься деятельностью, которая "не входит в общую стратегию". Тот же Фольксваген позиционирует Шкоду (и создаёт перманентный имидж) как бюджетную версию автомобиля для тех, кто не может себе позволить "настоящее" немецкое "качество". К тому же даже все, кроме самых простых версий, Шкоды укомплектованы большой долей немецких комплектующих. В частности, из всей линейки двигателей Фольксвагена Шкода производит только один – с самыми простыми характеристиками – 1.4 TSI¹¹.

И второе – чисто финансово-математическая составляющая¹². У развитых стран, по определению, имеется сравнительное преимущество в создании более сложных технологий. У развивающихся – в простых операциях, выполняемых дешёвой рабочей силой. Свободная торговля с более развитыми странами уничтожает всякую возможность развивающихся стран переместиться вверх по цепочке создания стоимости.

Может ли быть так, что заниматься отвёрточной сборкой иностранных автомобилей более выгодно для экономики, чем создавать свои?

Рассмотрим тот же пример Чехии.

В 1989 году Шкода произвела 183.000 автомобилей¹³. В 2019 году – 1.242.816 автомобилей¹⁴. В произведённых в 1989 году Шкодах почти вся добавленная стоимость, и все самые высокотехнологичные узлы и агрегаты были чешскими (точнее, чехословацкими). Допустим, для оценки, что в произведённых в 2020 году Шкодах чешская добавленная стоимость была примерно равна 17%. Семнадцать процентов от 1,2 миллиона – чуть больше, чем сто процентов от 183 тысяч. Выиграла ли Чехия от того, что Шкода была продана Фольксвагену? Это зависит от того, насколько возможно увеличивать глобальные продажи автомобилей марки Шкода, и насколько возможно сохранить долю добавленной стоимости на уровне 17%. В дальнейшем доля немеханизированной работы в цене автомобиля будет падать. Электромобили, к примеру, содержат гораздо меньше подвижных элементов, чем автомобили на двигателях внутреннего сгорания¹⁵, и требуют на 30% меньше трудочасов при сборке¹⁶. Очевидно, что дальнейшее развитие научно-технического прогресса будет всё больше отделять тех, кто находится наверху цепочки создания стоимости от тех, кто находится внизу и уповает на иностранные "инвестиции".

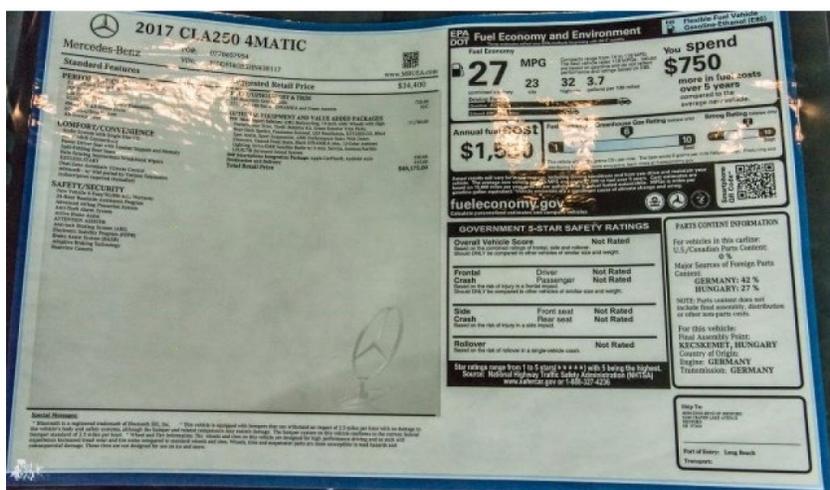
2. Венгерский Mercedes

Венгрия с населением 9,7 миллиона человек экспортирует на 121 миллиард долларов в год¹⁷. Причём 12 миллиардов долларов – экспорт автомобилей.

Стала ли Венгрия в одночасье высокотехнологичной автомобильной державой?

Приведём самую простую и понятную даже непосвящённому иллюстрацию.

Оказывается, в далёкой-далёкой Америке, если зайти к дилеру и посмотреть на Mercedes-Benz CLA250, можно увидеть такую информацию:



GTcarlot.com



Обратим внимание на следующее (в скобках – наш перевод на русский):

Final Assembly Plant: (Место окончательной сборки)

KECSKEMET, HUNGARY

Читаем дальше:

Country of Origin (Страна происхождения)

ENGINE: GERMANY (ДВИГАТЕЛЬ)

TRANSMISSION: GERMANY (ТРАНСМИССИЯ)

И становится очевидно – наши восточноевропейские соседи экспортируют отвёрточную сборку.

Каждый такой Мерседес формально засчитывается как 48.175 долларов венгерского экспорта. Двигатели, трансмиссии, и прочие высокотехнологичные компоненты, которые пришли в Венгрию для отвёрточной сборки, проходят по категории "импорт" (и

естественно не учитываются теми, кто говорит, как много Восточная Европа "экспортирует"). А немецкие станки и оборудование, поставленные в Венгрию для этой отвёрточной сборки, вообще проходят как "прямые иностранные инвестиции".

Откуда в целом набираются 12 миллиардов долларов?

В Венгрии осуществляется сборка автомобилей четырёх мировых гигантов – Audi, Mercedes-Benz, Suzuki и Opel. В сумме они собирают порядка 400 000 автомобилей в год¹⁸. Средняя стоимость каждого автомобилей – около 30 тысяч долларов, отсюда и примерно 12 миллиардов долларов экспорта. Вот только вклад венгерских высоких технологий в этой сумме – почти ноль.

Заключение

В 1944-м году министр финансов США Генри Моргентау предложил план деиндустриализации Германии – с очевидной целью не допустить восстановления военной промышленности страны и сопутствующих ей отраслей. Согласно этому плану, предприятия тяжёлой и химической промышленности должны были быть уничтожены, угольные шахты разрушены и приведены в невосстановимое состояние, а население должно было переключиться на занятие сельским хозяйством¹⁹.

Заметим, что в середине XX века тяжёлая и химическая промышленность и добыча угля как средство получения энергии для этой промышленности были самыми передовыми и самыми наукоёмкими секторами экономики. А сельское хозяйство можно было назвать примитивным видом экономической деятельности. То есть фактически план Моргентау предполагал уничтожение передовых отраслей экономики и специализацию на примитивных.

Перенесёмся на полвека вперёд – и мы видим, что наши восточноевропейские соседи попали фактически точно в ситуацию, предусмотренную планом Моргентау. После вступления в Европейский Союз в Восточной Европе выжили только простейшие виды экономической деятельности. Причём оказалось, что совершенно не нужно уничтожать передовые отрасли промышленности преднамеренно. Достаточно только открыть границу для неограниченного импорта продукции из более развитых стран – и "невидимая рука рынка" сделает всё остальное.

Результат, в конечном итоге, закономерен. Даже при наиболее приближенным к идеальным условиям – полная открытость огромного потребительского рынка (Европейский Союз), максимально унифицированные торговые правила, наивысшие в развивающемся мире демократизацию, гласность, верховенство закона и свободу предпринимательства – Восточная Европа за 30 лет переходного периода превратилась, по большому счету, в мастерскую по отвёрточной сборке немецких посудомоечных машин.

Уникальная историческая возможность для России

Однако критики, конечно, заметят, что по большинству формальных показателей Россия в экономике отстаёт и от этого, несмотря на огромные природные богатства.

Это, к сожалению, так.

Более того, в некоторых аспектах Россия оказалась в совершенно неожиданной ситуации.

Впервые с середины XX века основным (и почти единственным) авиаперевозчиком страны станут Российские Железные Дороги. Производство современных российских самолётов взамен ранее эксплуатировавшихся импортных оказалось технически

невозможным, поскольку для импортозамещения критических элементов конструкции и критических комплектующих было закуплено только импортное оборудование. Большую часть этого оборудования, в свою очередь, эксплуатировать оказалось невозможно без контроля и технической поддержки иностранных поставщиков. Штучное производство и ввод в эксплуатацию российских самолётов 90-х годов – Ил-96 и Ту-214 – вызовет насмешки окружающих стран, в том числе и тех, которым доверили отвёрточную сборку немецких посудомоечных машин, и сравнения с КНДР и Кубой.

Но всё это представляет для России уникальную возможность.

Всё зависит от того, как экономическое сообщество осознает сложившуюся ситуацию.

Вариант Первый.

Мы сидим, ничего не делаем, и жалуемся от безысходности на то, что "мы в соответствии с лучшими учениями ведущих мировых экономистов специализировались на экспорте природных ресурсов, добытых с помощью импортного оборудования, и встраивались в глобальные цепочки создания стоимости избытком дешёвой рабочей силы, а с нами поступили нарушением всех правил международной торговли". Мы будем отстаивать наши интересы через ВТО и искать поставщиков запрещённых товаров и оборудования через дружественные страны. Тогда Россия из сырьевого придатка Запада преобразуется в сырьевой придаток Китая, и вместо закупки на нефтедоллары подержанных Фольксвагенов мы будем на нефтяюани покупать китайские пуховики.

Вариант Второй.

Исторический шанс.

Современная экономическая политика должна основываться на понимании следующего.

- Фундаментом экономики являются не малый бизнес, не сфера услуг, не демократизация и даже не верховенство закона или свободное предпринимательство, а крупные промышленные предприятия, передовые технологии *собственной разработки*, в том числе современная электроника и передовое высокоточное высокопроизводительное оборудование *собственной разработки*.
- Ни одна страна в истории не стала развитой без жёсткого протекционизма и без создания спроса *прежде всего внутри страны* на свою же собственную продукцию^{10,20}.
- Ни одна страна в истории не становилась сторонницей свободной торговли до достижения технологического превосходства в достаточном количестве передовых отраслей промышленности^{10,20,21}.

Фундаментальное понимание этих постулатов позволяет рассматривать сложившуюся ситуацию "вынужденного протекционизма" в ключевых отраслях промышленности – электроника, авиа- и судостроение, и *производство средств производства* для этих отраслей – как уникальную возможность действительно инновационного пути развития.

В конечном итоге вопрос о том, имеет ли смысл встраиваться в глобальные цепочки или создавать свои, пусть даже для начала не самые передовые, сводится к следующему. Простым языком, что лучше? Ездить на паровозах, созданных своими конструкторами и инженерами, болеть за своих конструкторов и инженеров, как за футбольную команду, и радоваться их успехам в дальнейшем создании тепловоза, электровоза и в будущем своего скоростного поезда? Или вместо этого отправить этих инженеров на отвёрточную сборку

иномарок для экспорта, а на вырученную валюту сразу закупить за границей ограниченное количество скоростных поездов? В краткосрочной перспективе ситуация зависит от, как говорят, "внешней конъюнктуры". В долгосрочной перспективе, как показывает исторический опыт, те развивающиеся страны, которые встраивались в глобальные цепочки создания стоимости, превратились либо в бензоколонку либо в мастерскую по отвёрточной сборке немецких посудомоечных машин. Те немногие страны, которые из отсталых превратились в развитые, такие, как Япония, Южная Корея и Китай, во-первых, чисто математически действовали *прямо противоположно* рекомендациям Вашингтонского консенсуса^{10,20,22}. И во-вторых, что на мой взгляд самое важное – относились к своим создателям и инженерам с бóльшим уважением и патриотизмом, чем Россия к сборной страны по футболу на Чемпионате Мира 2018 года.

¹ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_countries_by_average_wage Retrieved March 17, 2022.

² [https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_past_and_projected_GDP_\(nominal\)_per_capita](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_past_and_projected_GDP_(nominal)_per_capita) Retrieved March 17, 2022.

³ <https://www.statista.com/statistics/957086/poland-number-of-live-births/> Retrieved March 17, 2022.

⁴ <https://www.statista.com/statistics/1063397/poland-real-gdp-growth/> Retrieved March 17, 2022.

⁵ B/S/H/ откроет новый цех в Лодзе, который будет собирать до 3 миллионов посудомоечных машин в год. <https://www.thefirstnews.com/article/bsh-home-appliances-group-to-open-new-plant-in-poland-7072>

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_Polish_companies Retrieved March 17, 2022.

⁷ In 2020, the value of forest product exports was EUR 2.6 billion.

<https://www.liaa.gov.lv/en/trade/industries/forest>. Retrieved March 17, 2022.

⁸ The Observatory of Economic Complexity (OEC) country profiles: Latvia

<https://oec.world/en/profile/country/lva>. Retrieved March 17, 2022.

⁹ Писарева, Волгина: *Цепочки стоимости в автомобилестроении стран Центральной и Восточной Европы: опыт для России*. Кнорус, 2018 г. ISBN: 978-5-406-06257-9

¹⁰ Chang, Ha-Joon. *Bad Samaritans: The Myth of Free Trade and the Secret History of Capitalism*.

Bloomsbury publishing, 2009. ISBN-10: 1596915986, ISBN-13: 978-1596915985

¹¹ Skoda makes all the VW Group's EA211 1.2 and 1.4 TSI engines.

<https://www.telegraph.co.uk/motoring/caradvice/honestjohn/10766004/Does-my-Audi-have-a-Skoda-engine.html>

¹² Spirin, Victor (2021): *Vanek-Reinert Effect as a Corollary of Ricardo's Comparative "Advantage": a Simple Numerical Illustration*. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/id/eprint/108548>

¹³ Saul Estrin, Xavier Richet, Josef C Brada. *Foreign Direct Investment in Central Eastern Europe: Case Studies of Firms in Transition: Case Studies of Firms in Transition*. Routledge, 1998. ISBN-13: 978-0765602558, ISBN-10: 0765602555

¹⁴ ŠKODA AUTO Annual Report 2020. Mladá Boleslav, Czech Republic: ŠKODA AUTO a.s. 2021.

https://cdn.skoda-storyboard.com/2021/03/210324-10-00_Annual_Report_2020.pdf. Retrieved March 30, 2021.

¹⁵ UBS report: Chevrolet Volt analysis, 2017. <https://neo.ubs.com/shared/d1wkuDIEbYPjF/>

¹⁶ Ford Motor Company CEO strategic update, 2017.

http://s22.q4cdn.com/857684434/files/doc_presentations/2017/CEO-Strategic-Update-12.pdf

¹⁷ The Observatory of Economic Complexity (OEC) country profiles: Hungary. Exports tree map
https://oec.world/en/visualize/tree_map/hs92/export/hun/all/show/2019/. Retrieved March 17, 2022.

¹⁸ <https://www.statista.com/topics/8122/automotive-industry-in-hungary/> Retrieved March 17, 2022.

¹⁹ Morgenthau, Henry, Jr. (1945), *Germany is Our Problem. A Plan for Germany*. New York, Harper.

²⁰ Reinert, E. (2019). *How Rich Countries Got Rich . . . and Why Poor Countries Stay Poor*.

Hachette Book Group, Inc.

²¹ Chang, Ha-Joon. *Kicking Away the Ladder. Development Strategy in Historical Perspective*. Anthem Press, 2002. ISBN 9780857287618.

²² Carbaugh, R. J. (2018). *International Economics* (17th ed.). Cengage Learning.