

География автомобильной промышленности европейских стран в нач. XXI в.

Научный руководитель – Сокольский Вячеслав Михайлович

Шамало Иван Анатольевич

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра социально-экономической географии зарубежных стран, Москва, Россия

E-mail: vshamalo@rambler.ru

В приведенном докладе содержится анализ макрогеографических изменений в автомобильной промышленности европейских стран с представлением карт, составленных автором по информации с сайта европейской ассоциации производителей автомобилей, а также будут продемонстрированы графики, созданные на основе данных, взятых из базы данных статистической службы Европейского союза. Рассмотрены характерные особенности размещения отрасли на внутрирегиональном уровне.

Исходя из диаграмм и написанного выше, можно сделать выводы о роли групп стран в автомобилестроении Европы. На 2000 г. более 4/5 производства автомобилей находилось в крупных странах западной части континента, чуть более 1/10 - в малых странах этой же части, и только 8% приходилось на оставшиеся государства, которые на тот момент испытывали последствия распада мировой социалистической системы, а некоторые из них были объаты пламенем гражданской войны. К 2008 г. стал заметен значительный сдвиг в производстве: доля развивающихся крупных стран Восточной Европы приросла в основном за счет крупных стран ЗЕ (~5%), малые же страны потеряли только ~ 2%. В кризисный 2009 г. доля крупных стран ВЕ увеличилась на 4%, а доля крупных и малых стран Западной Европы упала на 2% и 3% соответственно. К 2014 г. крупные страны ВЕ нарастили свою долю до 21%, а крупные страны ЗЕ снизили на 2%. Т. е. на протяжении всего рассматриваемого периода мы видим, что значение крупных стран ВЕ возрастало, а крупные и малые страны ЗЕ утрачивали свои доли, причем первая группа стран снизила свою долю больше, т. к. изначально имела большую базу, малые же страны запада Европы скорее всего стабилизировали свою долю, и если на рынке не произойдет значительных ухудшений, то в среднесрочном периоде они сохранят свою долю на уровне 5-6%. Малые страны ввиду отсутствия динамики показателя, а также их малой значимости в рамках Европы, были исключены из рассмотрения, но Словения была добавлена к группе крупных стран Восточной Европы.

Таким образом исследование показало, что ошибочно считать, что вся промышленность автомобильных комплектующих переместилась на восток Старого Света. Естественно есть некоторое движение на восток, однако производственные мощности, располагающиеся в Западной Европе, продолжают оставаться значимыми, несмотря на продолжающееся падение.

Источники и литература

- 1) 1. Vincent Frigant, Stephane Miollan. La restructuration de la geographie de l'industrie automobile en Europe dans les annees 2000, Cahiers du GREThA № 2014-02 January, 2014.

- 2) 2. European automobile manufacturers association URL: (дата обращения 23.02.17)
- 3) 3. Eurostat URL: (дата обращения: 24.02.17)
- 4) 4. Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles URL: <http://www.oica.net> (дата обращения: 20.02.17)
- 5) 5. The Economist. Fiat redux URL: <http://www.economist.com/node/1383086> (дата обращения: 20.02.17)
- 6) 6. ТТАС. The End of Italy URL: <http://www.thetruthaboutcars.com/2015/05/end-italy/> (дата обращения: 23.02.17)